



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB.

REDIGERET AF EMIL KROGH.

14^{DE} AARGANG
1907.



KJØBENHAVN.

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

1907.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1907.

INDHOLD.

	Side		Side
A.			
Aalborg Havn	149	Fyns Kreds, Generalforsamling	92
Aarsskiftet, Ved	13, 23	Kassererforretninger og Sekretariat	562
Adresseprovision i Liban	25, 216	Ære Kreds, Generalforsamling	112
Advisory Committee, Den ny britiske	191, 204	Dansk Skibsfart i 1905	33
Afregningsbogen	378	Dansk Søfartstidende	473
»Alfred Erlandsens Forlis«, Dpsk.	474, 479, 530	Det forenede Dampskibsselskab	127, 195, 375
Anholt Havn	495	Deutsche Seewarte	520, 563
Antwerpen, Dansk Skibsfart paa	192	Dækslastbestemmelser, De ny britiske	65
Arbejderforsikringslov af 1906, Den britiske	521	Dækslast, Forsikring af	181
Assens Havn	35	Dødsfald:	
Azimut Mirror, Lord Kelvins	89, 101	Skibsreder Jørgen Andersson	4
B.			
Baltcon Certepartiet	55, 255	Kapt. Schmiegelow	16
— 's § 5	573	Kapt. J. Johannesen	44
Baltic and White Sea Conference	203, 346	Styrm. Mathias Nørby	44
— Aarsnode	169, 497	Kapt. L. Jørgensen	66
— Aarsberetning	485	Konsul Paul Mørch	67
Besigtelser under Sø- og Handelsretten, Takster for	363	Kapt. C. C. de Villecuve Staal	128
Bilbao, Bngsering i	66	Kapt. Peter Hansen	219
— , Lasteregler i	205	Fyrmester H. J. Henningsen	305
Bjergningselskaber, Norske	158	Skolebetjent M. Jensen	346
Bordeaux, Skibsfarten paa	238	Skibsmægler Herman E. Boye	486
Boulogne sur mer	463, 554	Skibsreder, Kapt. D. Torm	529
Britiske Dækslastbestemmelser	65	Lord Kelvin	563
Britiske Havne, Udenlandske Skibe i	375	Domme:	
Brügge og Zeebrügge, Ny Havne i	205	Højesteret:	
Bugsering, Lodsning under	415, 425, 474, 495, 507	Beskadiget Ladning (D. F. D. S. ktr. Firm. Kopp & Clausen)	
Burmeister & Wain	34, 474, 507, 563	— (Korn- og Foderstofkomp. i Aarhus ktr. Dpsk. »Ellorio«)	
Bøgestrømmen, Belysningsforholdene ved	541	Overtrædelse af Sølovens § 223 (Det Offentl. ktr. Kapt. A. P. Jensen, Dpsk. »Heimdal«)	
Børskurs, Kjøbenhavns	Iomtrent hvert Nr.	Vold mod Mandskabet (Det Offentl. ktr. Kapt. G. Jensen)	
C.			
Carl, Ad., Skibsreder	191	Sø- og Handelsretten:	
China Clay Certepartier fra Cornwall	103	Arrestforretning (Nord. Bergungsverein ktr. tysk Dpsk. »Jern Uhl«)	
Colliery holidays	78	— (Westholstein. Bank ktr. tysk Dpsk. »Jern Uhl«)	
Comité maritime international	418	Beskadiget Ladning (»Danske Lloyd« ktr. tysk Dpsk. »Rudolf«)	
Coreubion, Forlis ved	495	— (Købm. V. Nielsen ktr. Dpsk. »Hannah M. Bell«)	
D.			
Danmarks Handelsflaade i 1905	1	Bodmori (Skibsm. Milberg ktr. tysk Dpsk. »Jern Uhl«)	
— — 1906	451	Bjergølen (Em.Z.Svitzer ktr. kgl. oktr. Sø-Assurancekomp.)	
»Dannebrog«, Sk., »Hans« Sk., Forlis	268	— (Em. Z. Svitzer ktr. Dpsk. »Mistral«)	
Dansk Dampskibsrederiforening	441, 454, 463	— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Bark »Hudson«)	
Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk ..	418	— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Albis«)	
Dansk Søjlskibsrederi-Forening:			
Aarsberetning	278	— (Em. Z. Svitzer ktr. D. F. D. S.)	
Aars Generalforsamling	305, 318	— (Em. Z. Svitzer ktr. Firm. Jansen & Co.)	
Afd. for mindre Skibe, Generalforsamling	67	— (Em. Z. Svitzer ktr. engelsk Dpsk. »Greenwich«)	
		— (Em. Z. Svitzer ktr. engelsk Dpsk. »Nevn«)	
		— (Em. Z. Svitzer ktr. tysk Dpsk. »Castor«)	

	Side
Bjergeløn (Em. Z. Svitzer ktr. holl. Dpsk. »Grangesberg«)	443
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Thyra«)	465
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Solheim«)	465
— (Em. Z. Svitzer ktr. norsk Dpsk. »Barbro«)	488
— (Em. Z. Svitzer ktr. tysk Dpsk. »Poul Podens«)	532
— (Dpsk. »Pauline« ktr. Firm. Jansen & Co.)	236
— (Internationalt Bjergnings Komp. ktr. russ. Dpsk. »Dalny«)	248
— (Tysk Dpsk. »Zoppat« ktr. norsk Dpsk. »Eva«)	489
Kommissionssaker ved Stranding (Konsul E. Petersen ktr. Dpsk. »Zaandam«)	56
Lodsuing under Bugsering (Marinøminist. ktr. D. F. D. S. Manglende Ladning (Engelsk Dpsk. »Clidens« ktr. Konsul V. Bøttern)	415
Misligholdelse af Aftale om Losning (Arbejds m. F. Rasmussen ktr. engelsk Dpsk. »Cremona«)	280
— af Certeparti (Sk. »Anna« ktr. Gross. I. R. B. Lefolii)	179
— af Kontrakt om Ansættelse (Kapt. E. G. Birkholm ktr. Dpskss. »Ørnen«)	180
Overliggedage (Norsk Dpsk. »Fromad« ktr. Firm. C. S. Borch)	543
— (Firm. Rønstrøm & Malmquist ktr. Firm. Chas. H. Christensen)	115
— m. m. (Sk. »Union«, Thuro ktr. Firm. Storm & Hirsch)	565
— m. m. (Kobm. M. Christiausen ktr. Dpsk. »Nordhvalen«)	310
— , Dødfragt m. m. (Firm. Chas. H. Christensen ktr. svensk Dpsk. »Commercial«)	487
— og beskadiget Ladning (Engelsk Dpsk. »Heronspool« ktr. »Importforeningen«, Nykjøbing F)	427
Overtrædelse af Solovens § 293 (Det Offentl. ktr. Kapt. C. A. L.)	235
— af Lov om Lodsvasnets § 13 (Det Offentlige ktr. fhv. Skibsf. A. G. R. Richardt)	499
Pladsleje m. m. (Kbhvns. Flydedok & Skibsv. ktr. Vognm. H. D. Petersen)	346
Resthyre m. m. (Matros B. A. Pedersen ktr. Firm. Hecksher & Søn)	6
Rømning 47, 94, 115, 151, 180, 249, 259, 280, 348, 384, 416, 475, 533, 544	532
Sammenstød (Svensk Sk. »Margrethe« ktr. svensk Sk. »Primrose«)	544
Smugling (Det Offentl. ktr. M. L. Schubert)	151
Strid om Bygn. af Baad (Direktør A. Christensen ktr. Redaktør Rex)	429
Soforsikring m. m. (Assurancemægler Duucker ktr. Gross. Schrader)	258
Tjenesteforsælsler	443
35	35
Overretten:	
Sammenstød (Dpsk. »Gæa«, Marstal ktr. svensk Sk. »Aga«)	475
Sofarendes Skattepligt (Kahytstjomsfru Rasmussen ktr. Esbjerg Byraad)	277
Fredrikshavns Soret:	
Bjergeløn (Dpsk. »Clara« ktr. svensk Dpsk. »Ragnar«)	417
Sammenstød (Tysk Fiskedpsk. »Comet« ktr. svensk Bark »Kometen«)	417
Helsingør Soret:	
Rømning med Hyre	417
Engelsk Domstol:	
Balteon Certepartiets § 5 (Norsk Dpsk. »Mouranger« ktr. Firm. Sylvester & Co.)	573
Bjergeløn (Damptrawleren »Victorian Prince« ktr. Dpsk. »Bretland«)	45
— (Dpsk. »San Domingo« ktr. engl. Dpsk. »Petunia«)	140
Ny britiske Dækslastbestemmelser	91
Svensk Domstol:	
Bjergning (Malmo Bugsererselskab og Em. Z. Svitzer ktr. svensk Dampfærge »Malmø«)	564
Tysk Domstol:	
Sammenstød (Dpsk. »Ellen« ktr. Dpsk. »Umea«)	91
— (Tysk Dpsk. »Hallo« ktr. 3m Sk. »Thekla«)	115

	Side
Sammenstød (Havneemyndigheder i Warnemünde ktr. Dampfærge »Prins Christian«)	229
— (Dpsk. »Niels R. Finzen« ktr. Dpsk. »Martha«)	429
Stranding (Tysk Dpsk. »Castor«)	182
— (Sk. »Hansine«, Thuro)	288
— (Tysk Tjalk »Nichtgedacht«)	474
E.	
Efterretninger for Sofarende I hvert Nr.	
— , Redaktionen af	454, 542
Engelsk Sprog, Fremmede Søfolks Kendskab til	542
Enighed og Samarbejde	455
Esbjerg Havns Udvidelse	33, 485
Esbjerg—London, Direkte Dampskibsforbindelse	407
F.	
Faaborg Havn	4
Finland, Lodspenge i	474
Fiskefartøjers Lanterneføring	441, 454
Force majeure, Strejke som	562
Frugtmarked I hvert Nr.	
Frugtspekulerende Mæglere, Sejlskibsfartens	487
Frihavnsprojekter, Svenske	44, 563
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:	
Aarsberetning	215, 227
Aarsmøde	192
Formandskiftet i	191
Færgeforsikring, Projsisk-svensk	530, 563
Færger, Det søkyndige Tilsyn med Statsbanernes	149
G.	
Garston Dok	66
Generalforsamlinger:	
Burmeister & Wain	174
Dampskibsselskabet Atalanta	162
— Carl, Gorm, Skjold	195
— Cimbria	143
— Danmark	143
— Dannebrog, af 1896, Neptun	130
— Dansk-russisk	38, 60, 239
— Det forenede	195
— Det forenede Bugsererselskab	162, 409
— Det helsingørske	143
— Heimdall	196
— Kjøbenhavn, Østersøen, Union, Inga, Dan	117
— Norden	142
— Progress, Myren	196
— Skandia	83
— Skjalm Hvide	196
— Svendborg	130
— Thore	208
— Torm, Nauta	142, 567
— Urania, Nordsøen	208
— Vendila, Fiona	196
— Viking	162
— Vulcan, Merkur	161
— Østasiatisk Komp.	161
Danske Handelsflaades Skoleskib	270
Danske Lloyd, Sø- og Transportforsikr.-Selskab	260
Danske Skibsreders gens. Forsikringsfor. for Søfolk	311
Dansk Navigatørforening	240
Dansk Sejlskibsrederi-Forening	318
— Afd. for mindre Skibe	67
— Kredsaft. for Fyn	92
— Kredsaft. for Ærø	112
Den alm. danske Skibsførerforening af 1874	105, 119
Den ny Sømandskasse i Marstal	38
Det kgl. oktr. Sø-Assurancerkomp.	105
Dragør Skibsreder- og Skibsførerforening	38
Fanø Skibsrederforening	60
Foreningen for Oprettelse af Sømandshjem i fr. Havne	240
Foreningen til Søfartens Fremme	184
Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri	446
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft	161

	Side		Side
Kjøbenhavns Skipperforening	70	Lenvig Havn	181, 193
Nordisk Skibsrederforening	332, 554	Libau, Adresseprovision i	25, 216
Prins Valdemar Foreningen	38	Literatur:	
Svendborg Søassurance	118	Tidsskrift for Søvesen, Aarg. 1906	365
Svendborg Toldsteds Forsikringsfor. for Søfolks Ejendele	38	J. Kusk Jensen, Haandbog i praktisk Sømandsskub	496
Sømandsforeningen	106	Lloyds Register of Shipping (Medd. om Verdenstonnagen)	335
Sønderho Understøttelsesforening	83	Loddeapparat, Et nyt	397
Thuro Forsikringsfor. for Søfolks Ejendele	38	Lodsning under Bugsering	415, 425, 474, 495, 507
Thuro Sygassurance for Søfolk	60	Lodspenge i Finland	474
Ørekassen i Marstal	83	Londons Dokker, Den pantænkte Sammenslutning af	4
»Georg Stage«	205, 217	Lovisa, Klarering i	248, 277
Gjedser Havn, Lodstrang ved	103	»Lusitania«, Dpsk.	359, 418, 442, 463, 486, 508
Grimsby, Ophold i	78	Lübeck, Skibsfarten paa	237
»Grønsund«, Kanonbaad, »Merkantile«, Galease	217	Lægtere i svenske Havne, Lodspligt for	181
Gøteborg, Frihavn i	563	Løjbm til Forsøjl	59
—, Projekteret Flydedok i	181	Løseforsikring for Officerer i Dampskibe, Gensidig	289
—, Skibsfarten paa	217		
H.			
Hamburg-Amerika Linien	352, 376	Maanedistance Observationer	407
Hamburg, Konsulatsberetning 1906	395	Maanedragt, Opgørelse af Fragtens Erstatningspligt under	269, 278
Hamburgske Dampskibsselskaber	376	Malme, Tørdok i	181, 268
Handelsflaader i 1905, Verdens	47	Maskinmestrenes Forening	34, 43
»Hans« Sk. »Dannebrog«, Sk. Forlis	268	Matros-Certifikater	444, 478, 555
Hansen, Peter, Kapt.	219	»Mauretania«, Dpsk.	486, 554
Hasle, Tørnlastning i	357	Meksiko Linie, Ny Norske	376
Havarior, Ugens	I omtrent hvert Nr.	»Merkantile« Galease, »Grønsund« Kanonbaad	217
Havnebanetakster i Kjøbenhavn og Provinsen	563	Meteorologisk Institut, Nautisk Afd. ved	553, 561
Havre, Klareringsforhold i	228	Minimalrater for Sejlskibe	378
Havres ny Havneanlæg	395	—, Norske Redere og	127
Heindal, Aktiendvidelse i Dampskibss.	16	—, Ændringer i	91, 158
»Heimdals« Sagen, Dommen i	7, 33, 36, 58, 80, 247, 265	»Mistral« Sagen og Svitzers Bjergningsentreprise	137, 158, 171
Helsingør Havn	66, 530	Moss Værft og Dykkerkompagni	508
Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri	103	Mønstringskontoret i Kjøbenhavn	152
Heysham i Morecambe Bay, Havnen i	217		
Hollandske Havne, Arbejderforsikring i	346	N.	
Hornbæk Havn	530	Navigationensvænet i Sverig	288
Hovmesterens Stilling om Bord	511, 565	Navigationensvænets Ordning	364, 385, 398, 463, 476, 510, 531
Humberhavnene, Ophold i	573	— (Fællesrepræsentationens Indstilling)	111, 125
Humberfloden, Skibsafgifter paa	507, 554	— (Indstilling fra Foreningen til Søfartens Fremme)	138
Hvidehavet, Navigationen paa	237	— (Kommissionens Flertalsbetænkning)	267, 275, 287
		— (Mindretals Betænkning)	303
I.			
Indkaldelse af befarent Mandskab	46	— (Resumé af Betænkningerne)	333, 345, 355
»Ingehørg«s Forlis, Barken	441	Nautisk Afd. ved Meteorologisk Institut	553, 561
Ishavet, Handelshavn ved	473	Negligence Clause	276, 317
Island, D. F. D. S. Fart paa	542	Newcastle N. S. W., Kullastning i	335
Island—Norge, Dampskibsforbindelse mellem	288, 486	New York, Skibsfarten paa	192
Island—Sverig, Dampskibsforbindelse mellem	335	»Nikobar«s Brand, Dpsk.	139
Japans Handelsmarine	4	Norddeutscher Lloyd	91
Jensen, M., Skolebetjent	56, 346	»Norden«s Grundstødning, Dpsk.	555
K.			
Kallundborg Havn	554	Nordeuropæisk Sejlskibsreder-Forbund, Aarsmøde	437
Karl A. Malmberg & Co., Aktieselskab	181	—, Minimalfragter	16, 128, 290, 305, 378, 466
Kejser Wilhelm Kanalen	16, 193, 442, 474	Nordisk Skibsrederforening, Aarsberetning	289
»Kejser Wilhelm II«s Køntring	335	—, Generalforsamling	338, 554
Kelvin, Lord	563	Norrlands Stuvorforbund	79
Kiming Daling og »The Navigator's Prism«, Lidt om	517	Norsk Sejlskibsrederforening	486
Kinasøens Tyfoner	564	Norske Søfolk i Norge, Paa- og Afmønstring af	138
Klipfiske Ladning til Spanien, Manifest for	35	Nybygninger, Køb og Salg	I omtrent hvert Nr.
Koch, Retsformand i Sø- og Handelsretten	4	Nykjøbing S., God dansk Havn	237
»Kong Trygves« Forlis, Dpsk.	170, 205, 217	Nørre Sundby Havn, Sæby Banen og	34
Kreditforening for Navigatorer	52, 180	O.	
Kristianiafjorden, Besejlingen af	425	Opholdsrum og Folkerum	573
Kristiania Havn	531	Overadmiralitetsretten	495, 507
Kronstadt Havn	35	Overliggedagsgodtgørelse, Solidarisk Ausvar for	418
Kronstadt og Petersborg i 1906, Skibsfarten paa	43	P.	
Königsberg, »Hustømmer« fra	256	Passager-Trafikon over Atlanterhavet i 1906	43
L.			
La Plata Linie, Den svenske	201, 288	Pensionering, Søfolks	455
Lastlinjebestemmelse, International	288	»Preussen, Sm. Bark	104
Lastlinjebestemmelser, Englands og Tysklands	485	R.	
Lastlinje Spørgsmaalet i Norge	563	Rederforbund, Internationalt	395, 406, 454
Lejdere til Lastrum	463	Redningsdamperne ved Vestkysten	366
		Redningsvænet	288
		Ribe, Havn ved	418

	Side		Side
Rio Grande do Sul	383	Forlis (Dpsk. »Kong Trygve«)	170, 205, 217
Rørkommando, Den ny	366	— (Dpsk. »Nordena«)	555
Rotterdam, Nyt Havneanlæg i	407	Kæntring (Skoleskibet »Viking«)	138
Russisk Dampskibstrust, Om Daanelen af eu	383	Sømandshøjskolen i Svendborg	297
»Ruth«, Ulykkestilfældet om Bord i S/S	248, 257, 278	Sømands Foreningsret	364
Rødby, Havneanlæg ved	563	Sø- og Handelsretten	542, 562
Rødsand Rende, Lodstvang i	103		
Rønningssager, Sø- og Handelsrettens Behandling af	405, 406	T.	
S.		»Thomas W. Lawson« 7m. Sk.	564
Sejlskibsflaade, Den tyske	193	Thyborøn Kanal	57, 530
Sejlskibsreder Konference	103	Torm, Skibsreder, Kapt.	191, 529
Skagens Havn	455, 537, 538	Traadløs Telegraf	16, 24, 91, 103, 112, 418
Skibsbesigtelser nuder Sø- og Handelsretten, Takster for	363	Tramp Rederier, International Sammenslutning af	375
Skibsbygning i 1906, Engelsk	34	Tyfoner, Kinaseens	564
— i England	116	Tyneu, Lodsforhold paa	508
— og Skibsfarten	356	U.	
Skibsefterretninger	I hvert Nr.	Uegentligt Skibsmandskab	228
— , Redaktionen af	363	Ulykker ved giftig Luft i Lasten, Om Forebyggelse af	278
Skibsførerens Stilling og Ansvar	172	Ulykkesforsikring, Den ny britiske	193
Skibsføreres Lønninger, Norske	376	— for Søfolk	117, 416, 521
Skibsførernes store Opgaver, Hvilke er ..	365, 387, 421, 455, 545	Undervands Klokkesignaler ..	17, 43, 55, 57, 150, 376, 406, 418
Skibskokke, Skoleskibet for	508, 530, 541	V.	
Skibsmaal, Gensidig Anerkendelse af danske og franske	24	Vøjle Havn	542
— — — — dansk og italiensk	530	Vøjrovsigt over N. Atlanterhavet G, 46, 104, 152, 194, 238, 279, 348, 442, 486, 543	543
— — — — svenske og russiske	384	Vejrtelegrammer, Norges Abonement paa	288
Skibsmandskab, Uegentligt	228	Verdens Handelsflaader i 1905	47
Skibsrederforening for Sejlskibe, Svensk	43	Vestkustens Sjøfartsforening	78
Sparepenge, Hjemsendelse af Sømands	277, 364, 377	»Viking«, Skoleskibet	16, 127, 138, 140, 149
Spirituosa i danske Dampskibe, Udkænkning af 36, 94, 169, 183, 208, 220, 229, 249, 312, 358		Voldgifts Kommission og Svitser Bjergningsentreprise (»Mistral«-Sagen), Den permanente	137, 158, 171
Spørgsmaal og Svar:		Vorupør, Fiskerihavn ved	554
Adresseprovision og Sækkeleje (Se endvidere Pag. 25) ..	18	Windau, Havnefyrr ved	554
Adresseprovision i Libau	25, 216	Workmens Compensation Act 1906	521
Hvad forstaas ved Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds 100 Stdr. Grænse	26	Wyborg, Projekteret Havn i	473
Afholdelse af Begravelsesudgifter	26, 48	Y.	
Hjemsendelse af Skipper og Mandskab ved Forlis	83	Yarrows Skibsværft, Flytning af	473
Besigtelse og Overbesigtelse	95	Z.	
Forholdet mellem Dækslast og Rumlast	512	Zentralverein deutscher Rheder	91
St. Petersborg, Træksporten fra	317	Ø.	
Statsbanernes Skibe, Det søkyndige Tilsyn med	149	Østasiatisk Komp.	113
Strejkeklausuler i Certepartier	426, 463	Østasieu, Sveusk Dampskibslinie til	113, 194, 204, 256, 268
Store Middelgrund, Afmærkningen af	170	Illustrationer.	
Stuverforbund, Norrlands	79	Kapt. Schmiegelow	17
Styrmandsseksamen, Afholdelse af	205, 406	Lord Kelvins Azimut Mirror	89, 90, 101, 102
Styrmandsforening, Dansk	44	Kapt. C. C. de Villeneuve Staal	128
Styrmænd til Sejlskibsflaaden, Manglen paa	157, 159	Skibsreder D. Torm	191, 529
Suez Kanalen	181, 205, 417	— Ad. Carl	191
Svensk Dampskibslinie til Østasien	113, 194, 204, 256, 268	»The Navigator's Prism«	517, 518, 519, 520
Svenske Dampskibslinier til russ. Østersøhavne	395	Skagens Havu	538
Sveriges Søfartsforbindelser, Stathjælp til	279, 336, 346		
Svitser Bjergningsentreprise	35, 137, 158, 171		
Syltholm, Fiskerihavn ved	384		
Søforhør og Søforklaringer:			
Brand om Bord (Dpsk. »Oscar II«)	508		
— — — (Dpsk. »Nikobar«)	139		

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Januar 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN

Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante

Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumpner
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Palat
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerøpe
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve). Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Etabl. 1845. Telegr.-Adr.: «Burmeister», København
Tør Dok 470' x 76' x 24'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Kor og Smedegods
af alle Dimensioner.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16

Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret  Varemærke

Telefon 5601

Kustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.



Milkmaid

LARGEST SALE BRAND

in the

Milk

WORLD.

Faas overalt. Bemærk Malkepigen.

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

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

A. Rasmussen, Toldbodg. 2.
Tlf. 237. Priv. Amager 408x.

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

Carl Nilsson

Telegr.-Adr.: Carl Nilsson. Telf. 1268.
Amaliegade 36
Kbhvn. K.

Fuldstændigt fortoldet og ufortol-
det Lager af Maskin- og Cylinder-
Olier samt alt til Forsyning af
Dampskibs-Maskiner.

Grundlagt 1888.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester Alt Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: «CHANNEL, Cardiff», — «CHANNEL, Barry», — «CHANNEL, Newport», — «CHANNEL, Sharpness».

These Work are now Installed with
Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Sterste Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 000,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de

fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

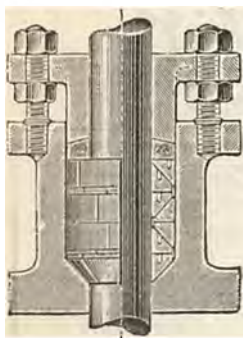
≡ D'hrr. Skibstørere ≡

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

lykkeligt Nytaar

for Dem og Familie.

Laurentius, Provianthandler, Toldbodgade 14, Kjøbenhavn.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 9442.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Trædes IV—2, 6—M Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Prøv engang.

Albert B. Cohns

kontrollerede

Madeira, Sherry og
Portvine

anbefales.

St. Annæplads 10. Telf. 3283

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsproviantørings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen

Telefon 7262.

Berg & Larsen

forhød Martin Niasson

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

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

Danmarks Handelsflaade i 1905.

Fra Statens statistiske Bureau har vi modtaget den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart.

Den samlede Handelsflaade (Skibe over 4 R.-T.*) under dansk Flag havde d. 31. Decbr. 1905 følgende Størrelse (se Tab. I):

Udgangen af 1900 til Udgangen af 1902 kun fandt en ringere Forøgelse Sted. For Sejl- og Dampflaaden under et var den samlede Tonnage d. 31. Decbr. 1905 større end i noget tidligere Aar. Ved Fømaarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 63 pCt. og Sejlflaaden 37 pCt. af den samlede Tonnage, ved dets Slutning var Damp-

Tabel I.

Ved Slutningen af Aaret 1905:	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark	3,126	130,090	572	331,225	67,498	3,698	461,315
Færøerne	185	10,223	10	623	374	145	10,846
Island	162	8,399	33	2,268	1,347	195	10,667
Dansk Vestindien	52	598	1	8	6	53	606
Ialt	3,475	149,310	616	334,124	69,225	4,091	483,494

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod saaledes ved Udgangen af 1905 af 3,698 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 461,315 Tons. Heraf var 3,126 Sejlskibe med 130,090 R.-T. og 572 Dampskibe med 331,225 R.-T. Af disse Skibe kan 1,105 Sejlfartøjer med 12,479 R.-T. og 3 Dampfartøjer med 64 R.-T. henregnes til Fartøjer bestemt til Fiskeribrug. Endvidere findes 2 Regerings-Dampskibe med tilsammen 62 R.-T. til Fiskerikontrol, 1 Dampskib med 8 R.-T. til Brug for „Dansk Biologisk Station“, 1 Dampskib med 75 R.-T. til Brug for „Kommissionen for Havundersøgelser“ og 2 Dampskibe med 66 R.-T. som Redningsfartøjer paa Jyllands Vestkyst. Desuden fandtes c. 12,171 Baade paa 4 R.-T. eller derunder, samt 185 ikke selvbevægende Pramme og Lægere med ialt 8,421 R.-T. og 33 Dampuddyringskibe med 1,516 R.-T. Af Dampskibe var 496 Skrueskibe, 30 Hjulskebe og 46 Skruebaade, 462 af Skibene anvendes til Fragt- og Passagerfart.

54 Sejlskibe var bygget af Jærn eller Staal; disse Skibe havde en samlet Tonnage af 25,142 R.-T. eller næsten en Femtedel af den hele Sejlskibs-Tonnage, medens de i Antal ikke en Gang udgjorde et Par Procent. Ved Dampskibe er Staal og Jærn Bygningsemnet for saa godt som alle større Skibe i almindelig Fart; der fandtes nemlig kun 5 større Dampskibe af Træ (hovedsagelig Eg og Teak), og af disse var de 4 bestemt til Fart i isopfyldt Farvand (Grønland). Derimod var omtrent en Snes smaa Dampere bygget af Træ, de fleste under 20 R.-T.

I Løbet af Aaret 1905 er Sejlflaaden formindsket, men Dampflaaden forøget saa vel i Antal som i Tonnage. Sejlflaaden er formindsket med 4 Skibe og 5,490 R.T. (c. 4 pCt.). Dampflaaden er forøget med 23 Skibe og 13,693 R.-T. (c. 4 pCt.).

I Løbet af de sidste 5 Aar (indtil 31. Decbr. 1905) er vel Sejlskibenes Antal bleven forøget med 109 Skibe, men Tonnagen er formindsket med 16,810 R.-T. (c. 11½ pCt.) og har med Undtagelse af Aaret 1902 været i uafbrudt Nedgang gennem Fømaaret. Derimod har Dampflaaden faaet en betydelig Tilvækst baade i Antal og Tonnage, henholdsvis 89 Skibe og 83,872 R.-T. (c. 34 pCt.). Den væsentligste Del af denne Forøgelse fandt Sted i Periodens tre sidste Aar, medens der fra

skibenes Andel steget til 72 pCt. og Sejlskibenes altsaa gaaet ned til 28 pCt.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade i de sidste c. 35 Aar viser, at ved Begyndelsen af 1870 var Dampskibs-Tonnagen ret ubetydelig, idet den kun omfattede 10,453 R.-T.; den voksede med c. 35,000 R.-T. i det første, med c. 50,000 R.-T. i det andet Tiaar, og Forøgelsen tog henimod Midten af 90erne endnu stærkere Fart, saa at Dampskibs-Tonnagen endog i Løbet af 5 Aar (31. Decbr. 1894—31. Decbr. 1899) omtrent fordobledes (fra c. 129,000 R.-T. til 255,000 R.-T.). Antallet af Dampskibe er ikke steget i samme Grad som Tonnagen, idet de nyanskaffede Skibes Gennemsnits-Tonnage stadig er bleven større gennem hele Perioden; særlig var dette Tilfældet i Aarene 1902—03. Samtidig har der fundet en Nedgang Sted i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i 1905 var 0,20 H.K., medens den i Begyndelsen af 1870erne var omtrent dobbelt saa stor.

Sejlskibs-Tonnagen er i det nævnte Tidsrum gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. til 130,090 R.-T. Nedgangen har imidlertid ikke været jævn, tværtimod har Fremgang og Tilbagegang vekelet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften har fundet Sted:

Sejlskibe.	Antal.	Tonnage.	Gennemsnits størrelse.
31. Marts 1870	2,719	168,193	62
31. Decbr. 1876	2,966	210,703	71
— — 1888	2,889	166,887	58
— — 1893	3,116	194,656	62
— — 1905	3,126	130,090	42

Sejlflaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter der fulgte en tolvaaarig Periode med uafbrudt Nedgang, i Gennemsnit 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen Opgang Sted, men med 1894 begynder en ny Nedgangsperiode, hvori Tilbagegangen har været ret jævn og virket betydelig stærkere end i den foregaaende Nedgangsperiode, idet den i aarligt Gennemsnit har udgjort c. 5,400 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større nu end i Begyndelsen af 1870erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed er Skibenes Gennemsnits-Størrelse fra 1870 til 1904 formindsket med henvend en Tredjedel.

*) Ved Betegnelsen R.-T. eller Register-Tonnage forstås overalt: „Netto Register-Tonnage“ efter British Rule.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1905 stiller sig saaledes (se Tab. II): kan anslaaes til 2,000,000 Kr. Bygningsstederne var følgende: Kjøbenhavn 2 Dampskibe, Helsingør 1 Dampskib,

Tabel II.

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygning 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	62	2,044	32	2,481	94	4,525	39	3,406	37	4,886	22	279	98	8,571
Dampskibe ..	11	4,841	29	28,487	40	33,328	5	8,861	9	10,547	1	4	15	19,412
Tilsammen	73	6,885	61	30,968	134	37,853	44	12,267	46	15,433	23	283	113	27,983

Alle de her i Landet i 1905 nybyggede Sejlskibe var af Træ. Af den samlede Tilvækst til Sejlskibsflaaden kan 45 (med 304 R.-T.) henregnes til Fiskerfartøjer; heraf var 37 (238 R.-T.) bygget her i Landet. Danske Skibsværfter har stadig kun leveret den mindste Del af den anskaffede Dampskibs-Tonnage; i det sidste Femaar varierer deres Andel fra 14 til 39 pCt. — Den samlede Afgang i 1905, der var den største inden for Femaaret, skyldes navnlig Dampskibene baade ved Forlis (8,861 R.-T.) og ved Salg til Udlandet (10,547 R.-T.). Mellem Forlisene kan nævnes de to Dampskibe „Alabama“ og „Prinsesse Marie“ (tilsammen 6,384 R.-T.); sidstnævnte Skib gik dog ikke tabt ved egentligt Forlis, men ved Opbringelse. Der er ingensinde i et enkelt Aar forlist en saa stor Dampskibs-Tonnage; i næsten alle tidligere Aar har Forlisene af Sejlskibe været større end af Dampskibe. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist c. 1 pCt. af Dampskibs-Tonnagen, men c. 3 pCt. af Sejlskibstonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Til- og Afgangen af Skibe fremgaar det, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger samt ved Køb ÷ Salg overfor Udlandet udgjorde 7,20 Mill. Kr. i 1905, hvilket er betydelig mindre end i 1904, da denne Værditilgang var 13,33 Mill. Kr. Aarsagen hertil ligger i det store Salg til Udlandet i 1905 — 5,92 Mill. Kr. imod 1,26 Mill. Kr. i 1904.

Bygningsstederne for de i 1905 her i Landet nybyggede danske Skibe var: Kjøbenhavn 1 Sejlskibe med 33 R.-T., 8 Dampskibe med 2,380 R.-T., Kastrup 1 Sejlskib med 4 R.-T., Frederikssund 1 Sejlskib med 4 R.-T., Frederiksværk med Lynæs og fl. St. 2 Sejlskibe med 18 R.-T., Helsingør 3 Dampskibe med 2,461 R.-T., Kallehave 1 Sejlskib med 4 R.-T., Bandholm med Fejø 2 Sejlskibe med 63 R.-T., Nysted (Stubberup) 3 Sejlskibe med 14 R.-T., Nykjøbing F. 6 Sejlskibe med 28 R.-T., Stubbekjøbing 1 Sejlskib med 78 R.-T., Kjerteminde 1 Sejlskib med 4 R.-T., Nyborg 5 Sejlskibe med 60 R.-T., Svendborg med Thurø og Taasinge 10 Sejlskibe med 1,025 R.-T., Rudkjøbing 3 Sejlskibe med 146 R.-T., Marstal 6 Sejlskibe med 380 R.-T., Ærøskjøbing 2 Sejlskibe med 44 R.-T., Aarhus (Hou) 2 Sejlskibe med 9 R.-T., Esbjerg 5 Sejlskibe med 67 R.-T., Frederikshavn 5 Sejlskibe med 33 R.-T., Horsens 2 Sejlskibe med 9 R.-T., Læsø 1 Sejlskib med 4 R.-T., Randers (Udbyhøj) 1 Sejlskib med 6 R.-T., Vejle 1 Sejlskib med 11 R.-T. — tilsammen 62 Sejlskibe med 2,044 R.-T. og 11 Dampskibe med 4,841 R.-T.

For fremmed Regning er der i Danmark i 1905 nybygget 2 Sejlskibe med 43 R.-T. og 3 Dampskibe med 5,100 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum

Frederikshavn 2 Sejlskibe; alle bygget for svensk Regning.

De i 1904 fra Udlandet indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssteder: Viken 1 Sejlskib med 6 R.-T., Stavanger 2 Dampskibe med 38 R.-T., Flensborg 1 Sejlskib med 327 R.-T., Kiel 2 Dampskibe med 1,048 R.-T., Alblasterdam 3 Dampskibe med 2,798 R.-T., Newcastle 3 Dampskibe med 2,561 R.-T., Sunderland 4 Dampskibe med 3,746 R.-T., Campbelltown 1 Dampskib med 761 R.-T., Port Glasgow 5 Dampskibe med 6,419 R.-T., — tilsammen 2 Sejlskibe med 333 R.-T. og 20 Dampskibe med 17,371 R.-T.

Fordelingen af Skibe efter deres Størrelse fremgaar af Tabel III, der viser Fordelingen i 1905, 1904 og 1895 (det første Aar British Rule anvendtes) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

Det fremgaar heraf, at det er de smaa og de store Skibe, der er gaaet frem saa vel i Antal som i Tonnage, medens Mellemstørrelsen har været i Tilbagegang. For Kystskibene iagttager man Tilvæksten baade for Sejl- og for Dampskibenes Vedkommende; i Gruppen af de mellemstore Skibe falder Nedgangen væsentligt paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampflaaden, idet Sejlflaaden her viser en stærk Tilbagegang. Gennemsnits-Tonnagen baade for Sejl- og Dampskibe i de to første Størrelsesgrupper er omtrent forbleven uforandret siden Udgangen af 1895, men for de store Skibes Vedkommende har der været en betydelig Forøgelse i den gennemsnitlige Tonnage; denne steg for Sejlskibene fra 556 R.-T. d. 31. Decbr. 1895 til 664 R.-T. d. 31. Decbr. 1905 og for Dampskibene fra 795 til 1,028 R.-T.

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 126 ved Udgangen af 1905, nemlig af Sejlskibe 10 med 13,085 R.-T. og af Dampskibe 116 med 186,184 R.-T.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1905 ses af Tabel IV.

Det fremgaar heraf og af en Oversigt over Handelsflaadens Størrelse for forskellige Tolddistrikter, at Tonnagen fra 1870 til 1905 er vokset i Kjøbenhavn fra 49,771 til 290,842 R.-T., altsaa til næsten det seksdobbelte; for Esbjerg, i hvis Tolddistrikt der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 22,853 R.-T., og for Marstal, Fanø og Svendborg, hvor Flaaden næsten udelukkende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 39,500 til 74,300 R.-T., altsaa til henvend det dobbelte, medens den for det øvrige Land, taget under et, er aftaget fra 89,300 til 73,300 R.-T.

Handelsflaaden i Kjøbenhavn i 1905 bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlflaaden var aftaget fra 42,300 i 1870 til 12,700 R.-T. i 1905, af hvilke sidste tilmed godt en Fjerdedel hørte til Pramme og Lægtene, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Dampend i Sejlfart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaaden dominerende; den er her i de sidste 7 à 8 Aar forøget med c. 15,000 R.-T. og omfattede i 1905 38 pCt. af Pro-

Tilvæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Marstal, der i 1870 havde den mindste Tonnage, har nu den største, nemlig 31,332 R.-T. (for Sejl- og Dampskibe tilsammen). Sejlskibsflaaden paa Fanø, der i 1904 var lige saa stor som Svendborg Sejlskibsflaade, er gaaet betydelig ned, nemlig med 5,328 R.-T. og er saaledes nu langt mindre end sidstnævnte, der omtrent er uforandret. Marstals Sejlflaade kulminerede i 1903 med

Tabel III.

Ved Slutningen af Aaret 1905:		Kystskibe (4 til 50 R.-T.)		Skibe af Mellem- størrelse (50 til 300 R.-T.)		Store Skibe (over 300 R.-T.)	
		Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage
1905	Sejlskibe	2,809	36,742	476	66,135	41	27,213
	Dampskibe	153	2,610	117	18,208	302	310,407
	Tilsammen	2,762	39,352	593	84,343	343	337,620
1904	Sejlskibe	2,800	37,003	485	67,969	45	30,608
	Dampskibe	151	2,556	114	17,527	284	297,449
	Tilsammen	2,751	39,559	599	85,496	329	328,057
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

vinsernes samlede Dampflaade. Da en saa stor Del af Dampflaaden falder paa Kjøbenhavn, maa den foran talte Bevægelse i Dampskibs-Tonnagen gennem det sidste Femaar, nemlig en stærk Opgang — særlig i Periodens sidste Aar — ogsaa findes ved Kjøbenhavns Dampskibs-Tonnage. De kjøbenhavnske Dampskibe er gennemsnitlig langt større end Provinsernes, nemlig i 1905 821 R.-T. imod 518 R.-T. i Esbjerg og 169 R.-T. i de øvrige

30,126 R.-T. (fordelt paa 297 Skibe), Svendborg i 1889 med 27,815 R.-T. (285 Skibe) og Fanø i 1896 med 45,351 R.-T. (116 Skibe). For Fanø er der altsaa siden 1896 en Nedgang paa 27,680 R.-T., og Tonnagen er her ikke en Gang to Femtedele af, hvad den var for 9 Aar siden. Sejlflaaden paa Fanø bestaar af forholdsvis faa, men store Skibe, medens det omvendte er Tilfældet for Svendborgs og til Dels for Marstals Vedkommende.

Tabel IV.

	Sejlflaaden				Dampflaaden				Tilsammen			
	Antal	Procent af det samlede Antal	Register Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage	Antal	Procent af det samlede Antal	Register- Tonnage	Procent af den samlede Reg.-Tonnage
Kjøbenhavn	290	9.3	12,670	9.7	339	59.2	278,172	84.0	629	17.0	290,842	63.1
Sjælland (uden Kjbhv.)	544	17.4	8,553	6.6	48	8.4	9,316	2.8	592	16.0	17,869	3.9
Bornholm	158	5.0	5,618	4.3	7	1.2	1,475	0.5	165	4.4	7,093	1.5
Lolland-Falster	188	6.0	2,273	1.7	17	3.0	2,390	0.7	205	5.5	4,663	1.0
Fyn	912	29.2	64,085	49.3	45	7.9	6,600	2.0	957	26.0	70,685	15.3
Øerne, (uden Kjbhv.)	1,802	57.6	80,529	61.9	117	20.5	19,781	6.0	1,919	51.9	100,310	21.7
Jyllands Østkyst	550	17.6	10,242	7.9	49	8.6	6,657	2.0	599	16.2	16,899	3.6
Jyllands Vestkyst	179	5.7	20,461	15.7	43	7.5	20,475	6.2	222	6.0	40,936	8.9
Byerne ved Limfj.	305	9.8	6,188	4.8	24	4.2	6,140	1.8	329	8.9	12,328	2.7
Jylland	1,034	33.1	36,891	28.4	116	20.3	33,272	10.0	1,150	31.1	70,163	15.2
Ialt	3,128	100.0	130,090	100.0	572	100.0	331,225	100.0	3,698	100.0	461,315	100.0

Danmark. Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1905 Det forenede Dampskibsselskab 69 Skibe med 68,498 R.-T. (Naar Selskabets Lægtene og Skibe i Provinserne medregnes, ejede det i 1905 ialt 129 Skibe med 84,662 R.-T.).

For de tre Sejlskibspladser Marstal, Fanø og Svendborg under et er, som før nævnt Tonnagen paa det nærmeste bleven fordoblet siden 1870, men

Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i 1905 var 333 R.-T. paa Fanø, 88 R.-T. i Svendborg og 101 R.-T. i Marstal. Over Halvdelen (27) af Fanøs 53 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 268 Sejlskibe paa 4 nær var mindre end 200 R.-T.

De øvrige Provinsbyers samlede Handelsflaade er vokset med c. 500 Skibe, men er i Tonnage c. 16,600 R.-T. mindre end for 35 Aar siden. For Sejl-

flaaden var der en Opgang i Tidsrummets første Del, under hvilken Tonnagen for Helsingør og Dragør begge Steder bragtes op til over 12,000 R.-T., men fra 1880-erne og navnlig fra 1890 er Sejlskibs-Flaaden i stadig Nedgang, fraregnet 1902, og samtidig er Dampflaaden ikke bleven væsentlig udvidet, idet dens Tonnage i de 15 Aar fra 1890 til 1905 kun er vokset med 7,000 R.-T. Lignende Forhold genfindes ved næsten alle de enkelte Byer. Kun en af Byerne havde i 1905 en Tonnage paa over 7,000 R.-T., nemlig Aalborg med 7,599 R.-T. For Odense var Tonnagen 5,029 R.-T. Tre Byer, nemlig Helsingør, Korsør og Rønne, havde en Tonnage mellem 4- og 5,000 R.-T. og fire Byer, Rudkøbing, Aarhus, Frederikshavn og Vejle, en Tonnage mellem 2- og 4,000 R.-T.; for alle de øvrige Tolddistrikter var Tonnagen i 1905 mindre end 2,000 R.-T. Medens saaledes kun 9 Byer i 1905 havde en Tonnage, der var større end 2,000 R.-T., var dette for 25 Aar siden Tilfældet med 19 Byer. For flere af de nysnævnte 9 Byer har der været Nedgang siden 1880; nævneværdig Fremgang viser kun Korsør og Aalborg.

Af Skibe paa over 1,000 R.-T. var af Sejlskibene 6 hjemmehørende paa Fanø, 2 i Kjøbenhavn, 1 i Odense og 1 i Vejle, og af Dampskibene 112 i Kjøbenhavn, 1 i Helsingør, 1 i Odense, 1 i Aalborg og 1 i Esbjerg.

Kjøbenhavn, d. 3. Januar 1907.

De fleste af vore Læsere vil sikkert gennem Dagspressen med Beklagelse have erfaret de nærmere Omstændigheder ved det forleden stedfundne, ondartede Attentat paa Hr. Retsformand Koch. Det velrettede Skud, som lige saa let kunde have været dræbende, nøjedes med at tilføje Hr. Koch smertende, men heldigvis ikke livsfarlige Saar i Kæben og Ganen. Det er meget at haabe, at Operationen, hvorved Kuglen skal fjernes, maa føre til det Resultat, at Retsformandens noble og myndige Skikkelse uden at bære varigt Møn af Overfaldet atter i en nær Fremtid vil kunne indtage sit Sæde i Sjø- og Handelsretten.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab, som allerede i de sidste Maaneder har forsøgt at skabe en nogenlunde regelmæssig Forbindelse mellem Odessa og Kjøbenhavn ved maanedlig at garantere Anlægning af en større Damper, har nu udvidet denne Virksomhed ved at garantere Fragter fra Odessa til svenske og danske Provinshavne med Omladning i Kjøbenhavn i Lægtere i Partier fra 200—550 Tons. Foreløbig indskrænkes denne Trafik til vore egne Provinshavne og svenske Havne mellem Gøteborg og Karlskrona, da det forhaandeværende Lægtermateriel næppe kan magte større Opgaver.

Skibsreder Jørgen Andershouw i Svendborg er efter faa Dages Sygdom afgaaet ved Døden i en Alder af 68 Aar. Den Afdøde har i en lang Aarrække været Reder for Sejlskibe, hjemmehørende i Svendborg. Han nærrede levende Interesse for Skibsfarten og var som Regel paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamlinger en af Repræsentanterne for Foreningens fynske Afdeling. Andershouw var en anset og afholdt Mand, hvis Bortgang vil blive beklaget i de Kredse indenfor vor Søfartsverden, i hvilke han var saa vel kendt.

Udvidelsen af Faaborg Havn. Faaborg, 31. Decbr. (Ritz. Bur.) Faaborg Byraad har i Dag antaget det af Firmaet N. C. Olsen i Aalborg gjorte Tilbud paa

Udførelsen af Arbejdet ved Udvidelsen af Faaborg Havn for et Beløb af 323,666 Kr.

Den japanske Handelsmarine. London, d. 20. December. (Ritz. Bur.). Til „Times“ telegraferes fra Tokio: Der er dannet et nyt japansk Dampskibsselskab, hvis Skibe tilsammen repræsenterer en Drægtighed af 150,000 Tons og har kostet 1 Mill. Pund Sterling. Da Selskabets Aktiekapital beløber sig til 2 Mill. Pd. Sterling, er der altsaa endnu 1 Million tilbage til Anskaffelse af ny Skibe. Det er Hensigten at etablere regelmæssig Fart paa Formosa, Hokkaido, Nordkina, Hongkong, Manila, Hawaji, Amerika og Indien.

Sømandsstrejke paa La Plata. Buenos Aires, d. 1. Januar. (Ritz. Bur.). Mandskabet paa Floddamperne har nedlagt Arbejdet. Som Følge heraf hviler for en stor Del Trafiken paa Buenos Aires og Rosario.

Den paatænkte Sammenslutning af London Dokker.

Udenrigsministeriet har modtaget nedenstaaende Indberetning ved Generalkonsul Valdemar Faber.

London, d. 19. December 1906.

Omsætningen paa London, eller rettere „Port of London“, som i Aaret 1858 var 9 Millioner Tons, var i 1905 steget til 26 Millioner Tons til en anslaaet Værdi af 285 Millioner £*). (Sammenlignelsesvis kan anføres de tilsvarende Tal for: Liverpool 277½ Mill. £; New York 221 Mill. £; Hamburg 230 Mill. £; Marseilles 186 Mill. £; Antwerpen 150 Mill. £; Kalcutta 59 Mill. £; Bombay 51 Mill. £; Singapore 43 Mill. £; Sydney 38 Mill. £).

I lange Tider har London hævdet sig som den egentlige Verdenshavn, men i de senere Aar har Liverpool, Hamburg, Rotterdam og Antwerpen rejst sig som mægtige Rivaler.

Londons Dokker er — i Modsætning til disse Pladsær — i Hænderne paa en Del private Selskaber, der, til Trods for de forskellige Bestræbelser, der er sat i Gang for at bedre Forholdene, dog synes at være stædt i ret vanskelige Omstændigheder. Fra mange Sider hævdes det, at denne Tingens Tilstand er selvforskyldt, idet Dokselskaberne har vist sig altfor konservative, har været daarligt bestyret og har skadet dem selv ved overdrevent høje Skibs- og Dokafgifter. Fra andre Sider paastaas det, at det er uafvendelige Forhold, der har gjort sig gældende. London skal nemlig efter de senere Aars Udvikling ikke længer være saa vigtig som Stabelplads og Transithavn som tidligere; Tyngdepunktet er bleven flyttet over til Kontinentet, hvor de ovennævnte Havne har udviklet sig saa stærkt til Dels ogsaa paa Grund af deres bekvemmere Forbindelse (gennem Jærnbaner, Floder og Kanaler) med det indre af Evropa.

Uden at gaa nærmere ind paa Spørgsmaalet om, hvor Aarsagerne virkelig skal søges, skal jeg kun nævne to Hovedgrunde, der synes at være de mest sjnefaldende.

Den første er den, at Londons Dokker er bleven konstrueret længe før den Tid, da de moderne Kæmpe-

*) Board of Trade opgiver dette Beløb, men bemærker udtrykkeligt, at det ikke indbefatter, hvad der tilføres fra Havne i Storbritannien og Irland.

dampere kom i Brug; Resultatet er derfor, at mange af disse af den Grund vælger de mere moderne Havne som Hamburg, Liverpool, o. s. v., hvor alt mere er indrettet med dem for Øje.

Den anden Grund er, at de Vanskeligheder af forskellig Art, som Londons Dokselskaber i de senere Aar har arbejdet under, har forhindret dem i at skaffe den Kapital til Veje paa tilstrækkelig gunstige Vilkaar, som var nødvendig for paa den ene Side at modernisere Dokkerne og paa den anden Side sætte Afgifterne saa langt ned, at man ogsaa i den Henseende kunde konkurrere med de billigere Havne andensteds.

Den Tanke har i mange Aar været fremme, at London Dokker skulde afkøbes de nuværende Selskaber og under en eller anden Form samles under en offentlig Myndighed. Allerede for femten Aar siden blev dette Spørgsmaal taget op af de saakaldte „Kommunalsocialister“, der ønskede Dokkerne overtaget af The London County Council; til denne Bevægelse sluttede sig mange af de Købmænd og Rederier, der benyttede Dokkerne, og som i lange Tider havde ført berettigede Klager over Dokkernes daarlige Indretning og over de urimelig høje Afgifter. Det var sikkert deres Deltagelse i Striden, som gav Bevægelsen Vind i Sejlene. Tanken var den Gang nærmest, at Dokkerne skulde samles under et som en „public trust“, altsaa en Slags selvejende Institution, som f. Eks. Liverpool Dokkerne, der ejes af Mersey Dock and Harbour Board, eller som Metropolitan Water Board, der samlede de forskellige Vandværker i London under et. Denne Bevægelse satte ikke straks noget praktisk Spor, men senere i Aaret 1900 blev der nedsat en kongelig Kommission for at undersøge Forholdene. Denne Kommission var sammensat af Mænd, som repræsenterede de forskellige Anskuelser om Sagen. Den optog Forklaringer fra de forskellige Korporationer og Personer, der var interesseret i Dokspørgsmaalet, som The London Chamber of Commerce, Thames Conservancy (som Ejerne af Flodlejet), de forskellige Dokkompagnier, Lægterselskaberne, o. s. v., o. s. v., og i 1902 forelaa dens Erklæring. Denne gik ud paa — efter Paavisning af de ovennævnte Klagepunkter — at Dokkerne burde samles i en offentlig selvejende Institution, en „Havne Trust“ (port trust). Det foresloges, at foruden de ovennævnte interesserede Korporationer skulde endvidere The London County Council og The Corporation of the City of London være repræsenteret i denne Trust, som altsaa ved Køb skulde overtage samtlige Dokker med deres Aktiver. Trusten skulde etablere de nødvendige Afgifter til Dækning af Anskaffelses-, Udbedrings- og Driftsaaenene, samt til de løbende Udgifter, Vedligeholdelsesudgifter, etc.; den skulde endvidere have Jurisdiktionen over hele Themsen, dens Havne og Dokker (fra Flodens Munding og indtil paa den anden Side af London, hvor den ophører at være Handelsvej). Med Dokkompagnierne forsvandt altsaa ogsaa de forskellige Myndigheder, der havde Jurisdiktion over Themsens forskellige Dele.

Der skulde anvendes c. 4 $\frac{1}{2}$ Million £ til Uddybning af Floden og Modernisering af Dokkerne samt disses Apparater og Bygninger. Med andre Ord: London skulde gøres „up to date“, men det skulde gøres paa en forretningsmæssig Maade, og der skulde paalægges Skibe og Varer saadanne Afgifter, at Trusten kunde komme til at betale sig. Skulde dette imidlertid vise sig umuligt, og der alligevel blev Underskud, maatte dette falde paa Londons Skatteydere, d. v. s. Husejerne og Huslejerne i hele London.

Forslaget var baade stort og dristigt, og det vakte Begejstring i vide Kredse. I April 1903 blev Kommissionens Forslag bragt for Parlamentet omtrent i uændret Skikkelse. Forslaget gik gennem „anden Behandling“, det vil sige: kom igennem det Stadium, hvor Forslagets Principer i de store Træk kommer under Forhandling,

og det overstod ogsaa „Udvalgs Standpunktet“, hvor Forslagets Detaljer bliver drøftet, men det lykkedes ikke at faa Forslaget gennem de forskellige andre Stadier, og det blev ikke gjort til Lov i den Parlamentssamling. Saa kom det atter for i 1904, — men imidlertid havde Kritiken udviklet sig i ret betydelig Grad, og Forslagets Uppopularitet var i Stigende. Det var jo i og for sig en Selvfølge, at hverken Dokkompagnierne, hvis Eksistens blev truet, eller Thames Conservancy, der nu skulde berøves Jurisdiktionen over Themsen, saa med blide Øjne paa Forslaget, men ogsaa i Handelsverdenen rejste der sig Tvivl om, hvorvidt Forslaget virkelig var saa heldigt, som man først havde antaget, og det forlød, at Omkostningerne ved Købet af Dokkerne og Uddybningen af Themsen vilde blive uforholdsmæssigt store, og endelig var det gaaet op for Londons Borgere, at det eventuelle Underskud vilde falde paa dem ved Forhøjelse af Skatterne.

Resultatet blev derfor, at Regeringen lod Forslaget falde i Begyndelsen af 1905. Den 4. December samme Aar gik Balfours Ministerium af, men under den ny liberale Regering har Spørgsmaalet atter faaet Vind i Sejlene, idet Ministeren for Board of Trade, Mr. Lloyd George, synes at vise Sagen stor Interesse.

Spørgsmaalet er ogsaa atter under livlig Debat i The London Chamber of Commerce, der i den Anledning har holdt forskellige Møder, men fornylig har Ministeren dog ved en Fest, der blev givet af „Shipping Gazette“, udtalt, at han ikke i denne Samling vilde fremkomme med noget Lovforslag herom. Skønt han anerkender, at noget bør der gøres, er det blevet indlysende, at det vilde være urigtigt at forsøge Forslagets Gennemførelse i Parlamentet, forinden de forskellige Partier, hvis Interesser nu staar i indbyrdes Modstrid, har fundet et rimeligt Grundlag for eventuel Overenskomst. En hurtig Afgørelse, som ikke tilfredsstiller nogen, vil være værre end det nuværende Stadium, og Ministeren mente, at da Diskussionens Bølger gik saa højt nu, var det bedre, at Partierne fik mere Tid til en grundig indbyrdes Drøftelse af Sagen. Naar saa Lovforslaget i sin Tid bliver bragt ind, vil det blive betragtet som et helt nyt Lovforslag og maa atter gaa gennem alle de forskellige Behandlinger i Parlamentet lige fra Begyndelsen af, saa Sagens Gennemførelse har ret lange Udsigter.

Det forlyder dog, at der i den kommende Parlaments-session vil blive indbragt et privat Lovforslag støttet af Dokkompagnierne og Thames Conservancy. Dette Forslag gaar ud paa, at den nuværende Ordning skulde bibeholdes, men der skulde da gives Dokkompagnierne Myndighed til Udvidelse og Udbedring — et Forslag, som dog maa betragtes som en Udvej i Tilfælde af, at Loven om Salget ikke skulde gaa i Orden.

Aktierne i de forskellige Dokselskaber i London noteredes d. 15. December 1906 saaledes:

London & India Dock Company (der indbefatter: London Dock, West India Dock, Tilbury Dock og Royal Albert Dock) har c. 5 Millioner £ almindelige Aktier paa £ 100, som i det forløbne Aar erholdt 1 $\frac{3}{4}$ pCt. Udbytte og noteres 62 pCt. Resten, c. 13 Millioner £, bestaar af Preference Aktier og Obligationer, der modtage 3 og 4 pCt. Udbytte.

Milwall Dock Company har c. £ 650,000 almindelige Aktier paa £ 100, som sidste Gang fik 2 pCt. Udbytte d. 31. August 1896 og siden intet Udbytte har faaet; de noteres c. 25 pCt. Resten, c. £ 1,600,000 bestaar af: 5 pCt. „perpetual“ Preference Aktier, som fik lidt over 2 pCt. den 15. August i Aar og noteres c. 92 pCt., Ny 5 pCt. Preference Aktier, som ikke har faaet Udbytte siden 1898, og 5 pCt. Obligationer, som noteres 125.

Surrey Commercial Dock Company har c. 1 $\frac{1}{2}$ Million £ almindelige Aktier paa £ 100, der sidste

Aar gav 5 pCt. Udbytte og noteredes c. 117. Resten er c. 1 Mill. £ i 4 og 5 pCt. Preference Aktior og $4\frac{1}{2}$ pCt. Obligationer, der noteres fra 120 til 130.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Januar Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. I Januar hersker der paa Oceanet Nord for de store Damperruter store cykloniske Vindsystemer, ved hvis Sydrand mindre sekundære Vindsystemer trækker Øst efter med de fremherskende vestlige Luftstrømninger og fremkalder paa Damperruterne en hurtig Veksel af sydvestlige og nordvestlige Vinde. Anticyklonerne eller Omraader med højt Tryk ligger for det meste Syd for Damperruterne til New York; Dampertrafiken til Vestindien gennemskærer dem. Dog optræder der ikke sjældent Omraader med højt Tryk ogsaa paa 45° — 70° N. Brd., som da fremkalder østlige Vinde paa Ruten Kanalen—New York. Barometer-svingningerne i de nordlige Egne er meget store.

Nordgrænsen for NØ. Passaten løber i en flad Bue omtrent fra de kanariske Øer til Florida Strædet. NØ. Passatens Sydgrænse er derimod rykket langt imod Syd; paa 30° V. Lgd. ligger den paa 3° N. Brd. (imod 5° N. Brd. i December), dog har den endnu ikke naaet sin sydligste Beliggenhed. Som det næsten altid er Tilfældet, er NØ. Passaten i Almindelighed friskere og østligere ovre ved Vestindien end paa den afrikanske Side, dog optræder der netop i Januar og Februar mellem de Kanariske Øer og Kap Verde ofte en næsten helt østlig Passat med stor Vindstyrke, som da — ved højt Lufttryk over Nordafrika — blæser ud fra Sahara. Følgerne af saadanne Vejrforhold er meget diset Luft og til Tider udstrakt Støvfald. Det i høj Grad usigtbare Vejr, som saadant Støvfald medfører, har ofte givet Anledning til betydelige Søulykker. Saa snart Passaten igen antager Retningen N. eller NNØ., ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Nordgrænsen for SØ. Passaten er sammenlignet med December ligeledes rykket en Del tilbage mod Ækvator særlig paa den amerikanske Side af Oceanet.

Storme. Paa Damperruterne paa de højere Bredder er Januar i Almindelighed Aarets mest stormfulde Maaned, og stadig er det meget nær midt paa Oceanet, at Hyppigheden af (de vestlige) Storme naar deres Maksimum med 35 pCt. mellem 30° — 45° V. Lgd. og 45° — 50° N. Brd. Over mod den europæiske Side, hvor østlige Vinde ikke er sjældne, aftager Stormhyppigheden hurtig. Paa den anden Side kan man Vest for 45° — 50° V. Lgd. Syd for 40° N. Brd. vente mere Storm end Nord for denne Bredder, hvad der øjensynligt maa tilskrives Golfstrømmen.

Taaage. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattige Maaneder, til Dels vel af den Grund, at Golfstrømmens Vandtemperatur, der nu er betydelig lavere end om Sommeren, ikke er i saa høj Grad forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne; navnlig skyldes det vel dog, at der hyppigere forekommer kolde NV. Vinde end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her og navnlig paa den amerikanske Side overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt.

Is. I Almindelighed er i Januar Damperruten til og fra New York endnu næsten isfri; dog rykker Drivsen stadig længere imod Syd, saa at man fra 15. Januar

maa holde sig til de sydlige Skæringspunkter for de internationale Damperruter.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da foreligger der ingen Ismeldinger fra de regelmæssige Damperruter. Skibsfarten paa St. Lawrence er sluttet, og de enkelte Meldinger fra Belle-Isle Strædet er uden Interesse.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. $76/1906$, afsagt d. 19. Decbr. 1906. Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft imod Vognmand Henr. D. Petersen.

Da Indstævnte Vognmand Henr. D. Petersen, der under nærværende Sag af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft søges til Betaling af 120 Kr. 25 Øre for Pladsleje m. m. af en Indstævnte tilhørende Kutter med Renter og Sagens Omkostninger, er mødt under Sagen og har erkendt at skyldes det paastævnte Beløb, vil der være at give Dom efter Sagsøgernes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 12 Kr. 15 Øre.

Dom i S. S. Nr. $78/1906$, afsagt d. 24. Decbr. 1906. A/S Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Det kgl. octroierede Søassurance-Kompagni.

Den 12. August f. A. sank Muddermaskinen „Kodan“ under Indtagelse af Kul i Korsør Havn og kom til at ligge kæntret med Taarnet ud efter i et Hjørne af Havnen c. 5 Fv. fra Bolværket paa en Dybde af 18', aftagende ind mod Bolværket til 11—12'. Den 15. s. M. afsluttedes Kontrakt om Bjærgning mellem Citanterne og det indstævnte Søassurance-Kompagni, hvorefter Bjærgelønnen skulde fastsættes af nærværende Ret. Dagen efter paabegyndtes Bjærgningsarbejdet, hvori deltog Bjærgningsdamperne „Helsingør“, „Skandinavien“ og „Ægir“ samt Løftepontonerne „Odin“ og „Thor“, der alle med enkelte Afbrydelser medvirkede ved hele Bjærgningen. Arbejdet var ret omstændeligt, dels paa Grund af, at „Kodan“ laa paa Siden nedsænket i Leret, dels fordi dens Bygning vanskeliggjorde Anbringelsen af de Braage, hvori den skulde løftes, idet der forinden maatte slaas Huller i flere af Pladerne, ligesom en Del af Opbygningerne maatte fjernes.

Bjærgningen nødvendiggjorde derfor langvarige og besværlige Dykkerarbejder.

Efter at „Kodan“ var hævet op af Leret, blev den ført et andet Sted hen i Havnen, hvor den blev bragt paa ret Køl og delvis løftet; senere blev den bugseret udenfor, hvor Vandstanden var lavere, hvorefter den paa sædvanlig Maade løftedes.

Arbejdet var først tilendebragt den 4. September, da „Kodan“ afleveredes flydende og tæt i Korsør.

Citanterne indbragte derefter Sagen her for Retten, hvor de har paastaaet sig tilkendt Bjærgeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Efter Proceduren maa Retten gaa ud fra, at de positive Udgifter for Citanterne under Bjærgningen, derunder indbefattet en i Forhold til den Tid, Bjærgningen varede, beregnet Andel i de ordinære Udgifter til Bjærgningsskibene og Pontonerne, deriblandt Kosten og Hyren til Mandskabet, har andraget c. 18,000 Kr., medens Værdien af det bjærgede kan ansættes til 164,500 Kr. Naar nu paa den ene Side henses til denne det bjærgedes forholdsvi ringe Værdi og paa den anden Side til, at der til Bjærgningen har været anvendt en Arbejdsstyrke af 41 Mand af Bjærgningsskibenes Besætning, deriblandt 4 Dykkere, foruden 7 à 8 i Land engagerede Folk, og Materiel til en Værdi af c. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., samt til, at Arbejdet, uanset at det for en Del har kunnet foregaa

i Havn og under rolige Forhold, har været forbundet med ret betydelige Vanskeligheder, findes Bjærgelønnen, de fornævnte Udgifter indbefattet, at burde sættes til 28,000 Kr., Sagens Omkostninger deri indbefattet.

Dommen i „Hejmdal“ Sagen.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Anledning af et Indlæg i Deres ærede Blad af 20. Decbr., vedrørende Hr. Kapt. Jensens Forhold efter Sammenstødet med Bark „Onni“, i hvilket Hr. Kapt. H. Nielsen, S/S „Frisia“, forsøger at at tage Kapt. Jensen i Forsvar, beder jeg Dem give mig Plads for nogle Modbemærkninger.

Ved Læsningen af nævnte Indlæg, maa man uvilkaarlig spørge sig selv, om dette virkelig er skrevet af en Sømand, for hele Indlægget fremhæver kun, hvad Føreren skylder Hensynet til sine Passagerers Sikkerhed, og nævner ikke et Ord om, hvad han som ansvarshavende Officer paa en Kommandobro skylder de otte skibbrudne Søfolk, der ved hans Skibs Fejl blev ladet tilbage paa et synkende Vrag, uden at han saameget som saa sig tilbage for at erkyndige sig om, hvorvidt de kunde redde sig selv eller maatte dele Skæbne med de mange, der har maatte lade deres Liv under lignende Forhold.

Kapt. H. Nielsen fremhæver, at det maa være enhver Skibsførers første Pligt at drage Omsorg for sine Passagerer, og deri giver jeg ham Ret, men saavel Passagerer som Mandskab og enhver af vi andre, der færdes paa Søen, maa have Lov til at stille den Fordring til enhver vagthavende Officer paa et Skibsdæk, at han i kritiske Øjeblikke ikke taber Hovedet. Det er netop det, Kapt. Jensen efter min Formening i hint Øjeblik har gjort, og den hurtige Beslutning, han efter min Mening skulde have taget, skulde ikke, som af Kapt. Nielsen foreslaaet, bestaa i at høre paa Forestillinger fra Passagererne, men at stoppe sin Maskine og overbevise sig om, hvorvidt der var nogen virkelig Fare for hans Skibs Flydeevne, og var en slig Fare ikke til Stede, da at erkyndige sig om, hvorvidt det andet Skibs Mandskab trængte til hans Hjælp eller ej. Saa først var det hans Pligt at fortsætte sin Rejse, og vilde han endelig tage Hensyn til sine Passagerers Udtalelser, da kunde han have overbevist sig om, at det andet Skib afbrændte Nødblus, som en af Passagererne oplyste ham om. Da var det ikke for sent at vende tilbage, og da maatte han være klar over, hvorvidt der var Fare for hans eget Skib.

Kapt. H. Nielsen fremhæver, at den Lækage, „Hejmdal“ havde faaet, var meget alvorlig, men det viste sig jo da, at „Hejmdal“ ankom til Kjøbenhavn, uden at der var kommet synderlig Vand i Lasten, og uden at der havde været foretaget noget for at stoppe Lækagen — enten uden- eller indenbords — hvilket jeg forøvrigt ikke antager vilde have været saa vanskeligt, særlig med de Væjrforhold der var til Stede. Vel fremhæver Kapt. Nielsen, at Skibet var dybtlastet, men vi ved jo alle nok, hvor meget Fribord et Passagerskib har med Last, og med en slig Last tror jeg ikke, det havde været saa vanskeligt at komme til Lasten, om det havde været nødvendigt, og saa længe der ikke viste sig Vand i Lasten eller Maskine, antager jeg ikke, der havde været nogen umiddelbar Fare for et Skib som „Hejmdal“, der jo maa være i Besiddelse af gode Pumper.

Hvad Dommen angaar, som Kapt. Nielsen kalder haard, da kan den vel være haard nok for den, der skal afsone den, men har man forset sig, maa man bære Følgerne, og jeg tror langt fra alle mener, at den er for haard, som af Kapt. Nielsen fremhævet. Nu gik der ganske vist ingen Menneskeliv tabt, men det var ikke Kapt. Jensens

Fortjeneste, men lad os nu antage, at „Onni“ havde været dybtlastet, eller at Baaden med dens Besætning var forsvundet, før de havde naaet Land, maatte man da ikke stille sig selv det Spørgsmaal, om disse otte Mennesker ikke kunde have været frelst, naar der havde været udvist den rette Koldblodighed? Hvis man da i det hele taget havde erfaret deres Skæbne — i modsat Fald var „Onni“ forsvundet paa Søen som saa mange før den, uden at Aarsagen blev bekendt, og „Hejmdals“ Sammenstød med et ubekendt Skib kunde gjerne være bleven henregnet til et af de Tilfælde, hvor det ubekendte Skib antagelig ikke havde taget synderlig Skade.

Dernæst mener Kapt. Nielsen, at en anden Skibsfører, der kommer i samme Situation, af Frygt for Dommen ikke vil handle modsat af, hvad Kapt. Jensen gjorde, men det haaber jeg dog, at vedkommende vil, for skal slige Tilfælde gaa ustraffet hen, da vil Sikkerheden paa Søen for Liv og Gods nok snart forsvinde. Om nu Kapt. Nielsen selv kom i en slig Situation, at han først bliver oversejlet af et andet Skib, der efter Loven skal vige af Vejen, og at vedkommende derefter forlader ham i synkefærdig Tilstand uden at gøre Forsøg paa at frelse ham og hans Mandskab, naar Forholdene var til Stede derfor, vilde han da regne en slig Adfærd som forenelig med en rettænkende og ærekær Skibsofficers Ære?

Kapt. Nielsen mener endelig, at en Skibsfører i vanskelige Øjeblikke har andet at tænke paa end at hænge sig i nogle Lovparagrafer, men efter min Formening er det just disse, han i slige Øjeblikke har at tænke paa — selvfølgelig i Forbindelse med hans egen Bedømmelse af Situationen, om han da ikke i Øjeblikket gaar fra Koncepterne — for disse Paragrafer er, hvad han skal svare for, naar han kommer i Land, og blev de overholdt noget mere strængt, end de til Tider bliver, da tror jeg ikke, der vilde ske saa mange Kollisioner, som der gør, eller gaa saa mange Mennesker tabt. Jeg og mange Sejskibsførere med mig vil kunne meddele Kapt. Nielsen mange Tilfælde, hvor der fra Dampers Side har været udvist den største Foragt netop for disse Lovparagrafer, hvad der har udsat os og vort Mandskab for den største Fare.

London i Decbr. 1906.

H. Nielsen.

3 m. Skonnert „Skjold“ af Marstal.

Frugtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Med den nu indtraadte Frost ligger alt fuldstændig stille, og der er endnu ingen Noteringer fremme for Laster pr. f. o. w. fra Østersøen.

ab Kjøbenhavn blev blandt andet sluttet Rug til Landskrona 9 Øre samt Majs til Greifswald 7 Mark, kombineret med Mel til Korsør 8 Mark. I de første Dage af det ny Aar ventes et Par Hvede-Dampere, og der er allerede sluttet et Par Skibe fra disse til Svendborg til 18 Øre.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i November Maaned 1906 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejskibe: 6 amerikanske, 23 britiske, 1 hollandsk, 4 franske, 1 tysk, 1 græsk, 2 italienske, 10 norske, 1 portugisisk, 7 russiske, 5 svenske, ialt 61; Dampskibe: 2 amerikanske, 11 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 1 fransk, 2 tyske, 4 italienske, 1 japansk, 2 norske, 1 russisk, 1 spansk, 4 svenske, ialt 32. Aarsagerne til

Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 36, Kollision 3, Ild 2, forsvundet 3, forladt 4, Kondemnation 11, sunket 2; for Dampskibene: Stranding 20, Kollision 2, Ild 1, forsvundet 3, Kondemnation 5, sunket 1.

Cort, Jagt af Nykjøbing M., blev paa Rejsen fra Odense til Hjemstedet løbet i Sænk af Fiskedamperen „Falkenstein“ af Hamburg. Førerer af Jagten, Fisker Poulsen, druknede.

Gertrude, Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra Havre de Grace til Danzig med Oljekager, bleven oversejlet i Nærheden af Brighton af en Bugserdamper. En Letmatros druknede. Resten af Besætningen blev reddet i Land.

Fremad, Skonnert af Dragør, er i en stærk Storm drevet ind paa Kysten af St. Croix og bleven totalt Vrag. Mandskabet er reddet.

Anna, Dpsk. af Bergen, har, paa Rejsen fra Sverrig til Preston med Træmasse i Baller, været paa Grund paa Nordre Røse, men kom flot med Assistance. efter at en Del af Ladingen var bleven losset i Lægtene. Skibet indkom hertil for Dykkerundersøgelse, hvorefter det fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet, da ingen Skade fandtes.

Thetis, Dpsk. af Gefle, er paa Rejsen fra Sundsvall til Sevilla med Træ returneret til Frederikshavn, hvor det havde været inde for Kultforsyning; Skibet fik ved Hanstholmen saa svære Styrtesøer over, at en Baad og alle Genstande paa Kommandobroen ødelagdes. Rattet blev bortrevet. og Agter-Dækslasten slaaet løs, hvorved Stortantene knækkede. Skibet maa reparere.

Kong Inge, Dpsk. af Kjøbenhavn, er i Følge Telegram fra Island strandet paa Flatø; Mandskabet er reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

I Anledning af en fra Hamburg fremkommen Meddelelse om, at Hamburg—Amerika Linjen agtede at søge at erhverve de danske Dampskibe „St. Jan“, „St. Croix“ og „St. Thomas“, meddeler Østasiatisk Kompagni, at Kompagniet ikke kender noget til Sagen.

Den 29. December fandt hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft Afledning Sted at en ny Fragtdamper. Skibet, der fik Navnet „Hebe“, er det fjerde Søsterskib, der bygges for Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Østasien.

D. F. D. S. har, i Følge „Dnbrg.“, i England købt to Slæbedampere og en Damlægter paa c. 500 Tons til sin Lægterafdeling. Skibene ankommer hertil en af de første Dage.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

Einar H. Petersen

Vesterbrogade 139

Telefon H. 915—9997.

Telegr.-Adr.: „Compositum“.

Representation for

Emil G. v. Höveling, Hamburg

Patentfarve til Jærn- og Træskibe.

Gross, Sherwood & Heald Co., Ltd. London S. E.

Lakker, Farver og Olier.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428.

Larsens Plads.

Kjøbenhavn K

Skibaproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 2den Januar.)
Adolph Andersen, Schubert. ank. til Aarhus 23. Dec fra Antwerpen. — Alexandra, Kyllsbeck, ankom hertil 30. December fra Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Oporto 31. Decbr. hertil. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Antwerpen 25. Decbr. fra Riga. — A. N. Hansen, Paaase, afg. fra Newcastle 29. Decbr. hertil. — Arkansas, Petersen, pass. Dartmouth 17. Decbr. for New York. — Antwerpen, Madson, afg. fra Malta 29. Decbr. til Antwerpen. — Arno, Strubank. til Swansea 27. Decbr. fra Rouen. — Axelhus, Sørensen, afg. fra Bergen 29. Dec. nordpaa. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, afgik fra Pillau 30. Decbr. hertil. — Beira, Lunge, afg. fra Riga 29. Dec. til Ghent. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. herfra. 28. Decbr. til Newcastle. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ank. til Marseille 27. Dec. herfra. — Douro, Mortensen, afg. fra Dartmouth 29. Dec. hertil. — Florida, Ørum, afg. fra New Orleans 22. Dec. hertil. — Frederik, Thomsen, ankom til Riga 24. December herfra. — Garonne, Kromann, ankom til Dunkerque 30. December fra Havre. — Georgios I, Bjørn Sørensen, pass. Holtenau 28. December for Rouen. — Hellig Olav, Holst, ankom til Kjøbenhavn 1. Januar. — Hjelm, Sørensen, ankom til Stettin 30. December fra Aarhus. — Hengest. Harder, ankom til Hull 28. December fra Libau. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Messina 31. Decbr. til Palermo. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 29. Decbr. til Riga. — Kasan, Hansen, ankom til Windau 30. Decbr. herfra. — Kentucky, Staal, afg. fra New York 20. Dec. hertil. — Kiew, Andreassen, afg. herfra 29. Decbr. til Libau. — Kursk, Gommesen, ankom til Ghent 29. December fra Hull. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ank. hertil 29. Decbr. fra Riga. — Loire, Craignon, ankom til Riga 28. Decbr. herfra. — Louise, Kruse, afgik fra London 30. Decbr. hertil. — Louisiana, Andresen, afg. fra Kristiania 28. Dec. til New York. — L. P. Holmblad, Gøtsche, ankom til Boston 27. December fra Kristiania. — Maja, Iversen, afgik herfra 30. December til Danzig. — Moskov, Meldahl, afg. fra Reval 29. Dec. til Dunkerque. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristiania 28. December til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ankom til Dunkerque 29. December fra Riga. — O. B. Suhr, Larsen, ank. til Rouen 21. December. fra Riga. — Omsh, Jonsen, ankom til Libau 22. December herfra. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 31. December for Hull. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 30. December til Riga. — Rita, Shibbye, ank. hertil 31. December fra Hamburg. — Seine, Damm, ankom til Bordeaux 30. Decbr. herfra. — Texas, Andersen, afgik fra Philadelphia 20. Dec. hertil. — Thyra, Fischer, ankom hertil 24. Dec. fra Lissabon. — Tiber, Bech, afgik fra Riga 26. Decbr. til Rouen. — Valdemar, Joensen, afg. fra Riga 29. Dec. til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Riga 25. Dec. herfra. — Viking, Meyer, ankom til Antwerpen 28. Decbr. fra Riga. — United States, Wulf, ank. til New York 26. Decmber fra Kristianssand. — Ribberhus, Bønnelykke, ankom til Riga 29. Decbr. herfra. — Vadsø, Poulsen, afg. fra Stettin 20. Dec. til Manchester. — Rogaland, Wiese, ankom hertil 30. Decbr. fra Swansea. — Herm, Frivold, afgik fra London 9. Dec. til New York. — Bodil, ankom til Calais 29. December fra Riga. — Napoli, Brinch, ankom til Pillau 26. Decbr. fra Antwerpen. — Fridtjof, Neland, afg. fra Stettin 23. Dec. til Manchester. — Peruvia, Dresse, ank. til New Orleans 29. Decbr. fra Philadelphia. — Lauschan, Sperling, afg. fra Baltimore 28. December til Korsør. — C. P. A. Koch, Sørensen, ank. hertil 30. Dec. fra Vestnorge. — Klar, Rabe ankom hertil 27. December fra Palermo.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmltdt, ankom til Cardiff 25. December. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Kjøbenhavn 1. Januar. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, afgik fra Hudiksvall 14. Decbr. bestemt til Aleksandria. — Erik, A. S. Mahncke, afgik fra Pillau 25. December, bestemt til Newport. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Stettin 31. December. — Dan, Th. H. Petersen, afg. fra Blyth 28. Dec. bestemt til Lübeck. — Uffe, Juul Larsen, afgik fra Newport, bestemt til Algier. — Knud II, Meyer, afg. fra Methil 27. Decbr., bestemt til Genua. — Danmark, C. M. Kræmer, ankom til Sunderland 31. December. — Ragner, Holst, ank. til Sunderland 30. December. — Skjold, N. O. Rise, ankom til Antwerpen 20. December. Halfdan, Chr. S. Hansen, ank. til Neufahrwasser 25. Decbr. — Olaf, J. P. Jørgensen, afgik fra Bilbao 1. Januar, best. til Middelsbro. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Lissabon 28. December. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Algier 1. Jan. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Stettin 26. December.

Viking, Bjørn, Dreescher, ankom til Newfairwater 1. Jan. — Vagn, B. Mahncke, ankom til Korsør 25. Dec. — Ulf, Huus, bestemt til Pelaw (Tynen).

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Theodosia 23. Decbr. — Michael Onteboukoff, Harboe, afg. fra Genua 24. Decbr., bestemt til Baltimore. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Sevilla 31. Decbr. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Neapel 22. Decbr. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra Montevideo 16. Decbr., best. til Havre. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Riga 19. Decbr. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Dunkerque 20. Decbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Seaham Harbour 15. Decbr., bestemt til Genua. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Riga 13. Decbr. — Johan Siem, Petersen, ank. til Libau 27. Decbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til London 28. Decbr.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Neufahrwasser 27. Decbr. — I. N. Madvig, Schjødt, afgik fra Blyth 29. Decbr., best. til Kbhvn. — Hamlet, Lou, ank. til Kbhvn. 22. Decbr. — Helge, Olsen, ank. til Gand 27. Decbr. — Rolf, Olsen, ank. til Riga 16. Decbr. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ank. til Dunkerque 24. Decbr.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, ank. til Ghent 26. Decbr. — Helga, Rise, ank. til Tynen 29. Decbr. — Martha, Christensen, ank. til La Rochelle 30. Decbr. — Elna, Rathje, ank. til Toulon 25. Decbr. — Therese, Larsen, afgik fra Bona 31. Decbr. — Simone, Møller, afg. fra Oran 1. Januar. — Jeanne, Løffler, afgik fra Swansea 29. Decbr.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Danzig 29. Dec., bestemt til Helsingfors. — Nancy, Jessen, afgik fra Honfleur 30. Decbr., best. til Swansea. — Nautik, Christensen, ank. til Methil 26. Decbr. — Nordaen, Gram, afgik fra St. Nazaire 29. Decbr., best. til Llanelly. — Nexos, Basse, ank. til Reval 29. Decbr. — Nora, Pedersen, ank. til Middlesbro 22. Decbr. — Cito, Iversen, ank. til Esbjerg 31. Decbr. — Ellen, Gregersen, afgik fra Marseille 20. Decbr., best. til Norrkøping. — Fylla, Thøgersen, ank. til Geestmünde 31. Dec. — Napoli, Brinck, ank. til Königsberg 26. Dec. — Bodil, Larsen, ank. til Calais 28. Decbr. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Antwerpen 24. Decbr. — Nerma, Lauritzen, afgik fra Hull 31. Decbr., best. til Liverpool. — Alfa, J. Nielsen, ank. til Esbjerg 31. Decbr. — Gerda, Th. Nielsen, ank. til Bordeaux 25. Decbr.

Østersøen. Gratia, Mathiasen, ank. til Sunderland 23. Decbr.

Inga. Carbonia, Winckler, afgik fra London 1. Decbr., best. til Blyth.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Masnedssund 25. Dec. — Selandia, Troensegaard, afgik fra Boness 29. Decbr., best. til Rouen.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 1. Januar. — Helene, Sørensen, ank. til Neufahrwasser 28. Decbr. — Agnete, Petersen, ank. til Esbjerg 1. Januar. — Hermia, Hansen, ank. til Kbhvn. 22. Decbr. — Alice, Schultz, afgik fra Blyth 29. Decbr. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Grangemouth 29. Decbr., bestemt til Kiel.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afgik fra Port Novo 23. Decbr. — St. Domingo, F. Gabe, afg. fra Soerabaia 23. Decbr. — Siberien, Madsen, ank. til Neufahrwasser 31. Decbr. — Birma, C. Jensen, afgik fra Hongkong 26. Decbr. — Nikobar, Rambusch, ank. til Aden 13. Decbr. — Kina, H. P. Berg, afgik fra Singapore 27. Decbr. — Cambodia, Dahlenborg, afgik fra Yokohama 31. Decbr. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra La R. Pallice 30. Decbr. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Antwerpen 12. Dec.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, C. van Deurs, ank. til Vera Cruz 27. Decbr. — St. Jan, Christensen, afgik fra Havre 27. Decbr. — St. Thomas, Hansen, afgik fra Cadix 1. Januar.

Ers. Kejserinde Dagmar, Carlsen, ank. til Kbhvn. 23. Decbr. — Enigheden, Svane, ank. til Blyth 25. Decbr. — Erindring, Hansen, ank. til West Hartlepool 27. Decbr.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Dungeness 1. Januar. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Helsingør 1. Januar. — Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Leith 30. Decbr. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Kbhvn. 30. Dec. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Danzig 29. Dec. — Ajax, Brønsen, afgik fra Kbhvn. 2. Jan. — I. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kbhvn. 31. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Libau 26. Decbr. — London, Bom, ank. til Dunston 24. Decbr. — Paris, Tholander, ank. til Boness 29. Decbr. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Demerara 30. Decbr., bestemt til Liverpool.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Havre 31. Decbr. — Wien, Brink, ank. til Rosario 8. Decbr. — Roma, v. Thun, afgik fra Liverpool 29. Decbr., best. til Cardiff.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afgik fra Riga 30. Decbr., best. til Ghent. — Clara, Magleby, ank. til Kbhvn. 1. Jan. — Erik, Steen, afg. fra Grimsby 29. Decbr., bestemt til Aarhus. — Svend, Jacobsen, ank. til Riga 24. Decbr. — Axel, Christensen, ank. til Kiel 31. Decbr. — Asger Ryg, Thorkelin, afgik fra Messina 15. Decbr., best. til Baltischport. — Jørgen Jensen, Grau, afg. fra St. Davids 29. Decbr., best. til Kiel. — Ulrik Holm, Bennelycke, afg. fra Korsør 31. Decbr., best. til Grimsby. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Newport 28. Decbr. — Angantyr, Holm, afgik fra Danzig 1. Januar, best. til London. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, afg. fra Odense 30. Decbr., best. til Grimsby. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Sunderland 24. Decbr. — Veratyr, Villadsen, afg. fra Ghent 30. Decbr., bestemt til Cardiff.

Frem. Austa, Bagger, ank. til London 27. Decbr. — Freja, Nielsen, ank. til Aarhus 29. Decbr. — Tor, Frijs, afg. fra Kbhvn. 29. Decbr. — Hertha, Rasmussen, afg. fra Kbhvn 29. Decbr. — Express, Hald, ank. til Rønne 23. Decbr.

H. Kirschner. Stanton, Jørgensen, ankommen til Halmstad. — Edison, Sørensen, forventes at afgaa fra Methil 31. Decbr.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ank. til Rouen 23. Decbr. — Slesvig, Svarrer, ank. til Rouen 30. Decbr.

Hamlet. Herleve, Hintze, ank. til Rouen 30. Decbr.

Sejlskibe.

Fans. Sanderho, Martha, Møller, ank. til Plymouth 17. Decbr. fra Rio Grande, afgik 20. Decbr. til Altona. — Elisabetha, Fischer, ank. til Liverpool 23. Decbr. fra Rio Grande.

Svendborg. Rotha, Olsen, ank. til Libau 24. Decbr. — Cimbria, Nielsen, ank. til Trouville 25. Decbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Neufahrwasser 27. Decbr. — Noah, Poulsen, ank. til Kristiania 24. Decbr. — Vera, Jensen, ank. til Dartmouth 22. Decbr. — Primula, Carlsen, ank. til Concarneau 25. Decbr. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. til Burgstaaken 27. Decbr. — Minerva, Fuglsang, ank. til Morlaix 22. Decbr. — Roma, Jensen, ank. til Boness 21. Decbr. — Union, Olsen, ank. til Fécamp 21. Decbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Kjørtønde 22. Decbr. — Lotz, Hansen, ank. til Par 24. Decbr. — Ariel, Ravnemose, ank. paa Bogense Red 30. Decbr. — Leif, Andersen, ank. til Bandholm 29. Decbr. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Leeds 31. Decbr.

Ers. Ariel, Christensen, ank. til Jersey 24. Decbr. — Thekla, Fabricius, ank. til Fowey 26. Decbr. — Vega, Hansen, ank. til Bracke 27. Decbr. — Venus, Jensen, ank. til Setubal 22. Decbr. — Amalia, Kock, ank. til Wismar 27. Decbr. — Arietis, Andersen, ank. til Neapel 26. Decbr. — Hydra, Christensen, ank. til Prolheli 25. Decbr. — Merkur, Friis, afgik fra Dysart 24. Decbr. — Sejerskransen, Christensen, ank. til Fredericia 26. Decbr. — Rota, Hansen, ank. til Gibraltar 24. Decbr. — Frederik og Ane, Christensen, ank. til Malmø 25. Decbr. — Alma Marie passerede Wolmer 22. Decbr. paa Rejse til Casa Blanca. — J. Kofoed, Andersen, ank. til Aviles 24. Decbr. — Anne Sophie, Petersen, ank. til Marstal 27. Decbr. — Niels Juel, Christensen, ank. til Nizza 27. Decbr. — Kronen, Hermansen, har passeret Beachy Head. — Eden, Petersen, ank. til Ilfracombe 24. Decbr. — Hans, Boye, ank. til Naksø 27. Decbr. — Thea, Friis, ank. til Felirtowe 29. Decbr.

Forlang hos Deres Skibsprovanteringshandler

Skibsbrød
fra Skibsbrødfabrikken paa Bodenholms Plads

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefrie Redningsbaad
anerkendt af Board of Trade.

Kontor: Frederiksborggade 1, Telef. 3449. Værft: Tuberg Havn, Hellerup Telef. 141

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Den 20de December 1906 er Fyrskibene „Västra Banken“, „Fingrundet“ og „Grepen“ inddraget fra Station.

Finland. **Finske Bugt.** Lavensaari. Baaken paa Lavensaari er ødelagt og opføres atter i 1907. 60° 0' N. Br. 27° 54' Ø. Lgd.

Rusland. **Vindau.** Ved Vindau Havn er Fyret paa den gamle S.-Mole et grønt, fast Fyr, der lyser kraftigt fra N. 40° V. til N. 30° V., i Farvandet, og fra N. 51° Ø. gennem Ø. til S. 64° Ø., svagere fra N. 30° V. gennem N. til N. 51° Ø. Flammens Højde: 22 Fod. Lysevnen: 5₂ Kml. Fyret paa Indermolens Hoved er et rødt, fast Fyr, der lyser kraftigt fra S. 68° Ø. gennem S. til S. 14° V. og fra N. 43° V. til N. 32¹/₂° V. over Farvandet, svagere fra S. 14° V. gennem V. til N. 43° V. Flammens Højde: 21 Fod. Lysevnen: 6₁₆ Kml.

Tyskland. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Adlergrund“ inddraget den 29de December 1906.

Stettiner Haff. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibene i Stettiner Haff inddraget for Is.

Stettin. Ifølge Telegram fra det danske Konsulat i Stettin opkræves Isafgift.

Warnemünde. Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af Warnemünde forlængede V.-Mole er atter tændt. Fyret har nu samme Højde som Fyret paa Ø.-Molen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. **Bohusbukten.** **Grebbestad.** **Brämskär.** Paa Brämskär er nu tændt et Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink. Lyset er grønt fra S. 2° V. til S. 10° V., hvidt fra S. 10° V. til S. 13¹/₂° V., rødt fra S. 13¹/₂° V. til S. 20° V. grønt fra S. 20° V. til S. 65° V., hvidt fra S. 65° V., gennem V. til N. 83° V., rødt fra N. 83° V. til N. 62° V., grønt fra N. 62° Ø. til N. 76° Ø., hvidt fra N. 76° Ø. til N. 78° Ø., rødt fra N. 78° Ø. til Ø., og svagt grønt over 45° mod SØ. Flammens Højde: 41 Fod. Lysevnen: 9 Kml. for hvidt, 7 Kml. for rødt, 6 Kml. for grønt Lys. Rød, ottekantet Fyrbygning. 58° 39' 20" N. Br. 11° 9' 32" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. **Hvide Hav.** **Gulf of Onega.** I Gulf of Onega er følgende Grunde fundet:

En Klippe, der næsten falder tør, SØ. for Salma Rocks. 64° 28' 25" N. Br. 35° 47' 20" Ø. Lgd. Klippen er afmærket med en Tende. En Klippe, der falder tør ved Lavvande, SØ. for Salma Rocks. 64° 28' 15" N. Br. 35° 50' 45" Ø. Lgd. En midlertidig Baake er opført paa Klippen. En 2 Fod Grund, c. 2¹/₂ Kbl. lang i N. og S. og c. 2 Kbl. bred, SØ. for Tonkaya Osinka Island. 64° 6' 5" N. Br. 37° 15' 0" Ø. Lgd. Grunden falder jævnt af mod N. og S., stejlt mod Ø. og V. 16 Fods Dybde, V. for Tonkaya Osinka Island, paa 18 Fods Grunden. 64° 6' 30" N. Br. 37° 5' 0" Ø. Lgd. 12 Fods Dybde over Klippebund paa 64° 7' 20" N. Br. 37° 1' 55" Ø. Lgd.

Tyskland. **Sylt.** **Rote Kliff.** Den 3die Januar 1907 drejes den røde Vinkel i Rote Kliff Fyr 4° V. over, saa at den lyser fra N. 1° V. gennem N. til N. 40° Ø.

I Slutningen af Januar eller Begyndelsen af 1907 ombyttes Fyrskibet „Eider“, naar Isen tillader det, med et Reserverfyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 51 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Lysevnen: 16 Kml. Skibet er rødt, mærket „Eider“, det har to Master og mellem dem et Taarn, hvorfra Fyret vises. Taagesignal gives med Taagehorn, der giver Et-Stød af 4¹/₂ S. Varighed. Skibet er ikke forsynet med Gnisttelegrafapparat. Det viser ikke Stormsignaler. 54° 18" N. Br. 8° 18¹/₂ Ø. Lgd.

Eider. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Eider Galliot“ inddraget. Dampere „Tritton“ besøger Lodstjenesten. I Aussen Eider er Afmærkningen upaalidelig.

Helgoland. Ved Helgoland er Vinterafmærkningen foretaget.

Elben. **Brunsbüttel Red.** Lystønderne, som afmærker Brunsbüttel Red, er inddraget, og Fyrene til samme Brug tændt.

I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibene „Osteriff“ og „Krautsand“ inddraget for Is.

Den forreste Del af Vraget af Dampere „Ashbrooke“ som laa ved Spirtønde K i Elben, er borttaget. Ved den agterste Del, som ligger ved Mühlenthieth, ombyttes Vragfyrskibet, naar Isgang indtræder, med en Vragtønde.

Weeser. I Følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne Nr. 10 i Dwaragat, G, Gestemünde, I. M og N paa Brakered ombyttet med Vintersømærkerne.

Jade. I Jade er Vinterafmærkningen foretaget, dog ombyttes Lystønderne AJ/1, AJ/C og Nr. 8 først, naar Isgang indtræder, med Vintersømærkerne.

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

Holland. **Zuiderzee.** **Boontjes.** I Boontjes er de tre Lystønder ombyttet med Vagere med samme Farve.

Zeeoog van Texel og Zuiderzee. I Schulpengat er Lystønde Nr. 7, i Texelstroom Lystønde Nr. 3, Riepel, i Inschot Lystønde Nr. 5, Oude Vlie, og i Malzwin den rød og sort vandret stribede Lystønde ombyttet med Vintersømærkerne.

Bollen og Texelstroom. Afmærkningen af Sømæneøvels-pladserne ved Bollen og i Texelstroom er inddraget.

Amsterdam. Ved N.-Siden af Løbet N. for Indløbet til Oude Houthaven i Amsterdam er til Forsøg udlagt en Lystønde, der hver 3 S. viser Et-Lyn af 0 S., Varighed. Den antages at blive liggende ude i fire Maaned.

England. **Thamesen.** **Shipwash.** Fra 1ste Januar 1907 ombyttes Lodsartøjet i Nærheden af Fyrskibet „Shipwash“ med en Lodsdamper. Den viser de reglementerede Signaler.

Skotland. **Inverness Firth.** **Avoch.** Det røde, faste Fyr paa Yderenden af den V.-lige Bølgebryder ved Avoch skal ombyttes med et grønt, fast Fyr. 57° 34' N. Br. 4° 9" V. Lgd.

Det røde, faste og det grønne, faste Fyr paa Yderenderne af den landløse Bølgebryder er slukket.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. **Bréhat.** Baaken paa Noguejou Bihan i den Ø.-lige Del af Chenal de la Moisie er forsvundet.

England. **Dover.** Fra den 1ste Januar 1907 ligger Lods-dampere „London“ ud for Dover med Lodser til Dover og andre Havne, og viser Signaler som Lodsdamper.

Skibe, som ønsker Lods, skal, foruden Signal efter Lods hejse Signal for den Havn, hvortil de er bestemt, og om Natten vise det sædvanlige Blaalyt og en hvid Lanterne over en rød Lanterne. 51° 6' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

Admiralty Pier. Paa Yderenden af Admiralty Pier gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 7¹/₂ S. slaas Et-Slag. Den Taageklokke, som er anbragt i det nuværende Fyrtaarn paa Admiralty Pier, vil fremtidig kun blive benyttet, naar Taageklokken paa Pierens Yderende er i Uorden.

England V.-Kyst. **Swansea Bay.** **Mumbles Head.** Oprettelsen af Taagesignalet paa Mumbles Head er udsat indtil videre.

Liverpool Bay. **Fyrskibet „North-West“.** I Fyrskibet „North-West“ er anbragt en Undervands Taageklokke, der giver Tre-Slag hver 10 S., Slag, Pause 2¹/₂ S., Slag, Pause 2¹/₂ S., Slag, Pause 5 S. 53° 31¹/₂ N. Br. 3° 31' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. **Lorient.** Tønden ved Toulhar er ombyttet med en sort Spirtønde. 47° 42' 20" N. Br. 3° 22' 21" V. Lgd.

Gironde. Skonnerten „Victorine“ er sunket paa Banc de Saint Seurin. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget. 45° 29' 44" N. Br. 0° 50' 18" V. Lgd.

Spanien. **Puerto de Passages.** Den 1ste Januar 1907 tændes følgende Ledefyr ved Puerto de Passages:

Forfyret er et grønt, fast Fyr paa Molen ved Punta Cruces. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Det lyser fra N. 50° V. til N. 17° V. mellem Pynterne La Plata og Atalaya. Lille Fyrhus. 43° 19' 55" N. Br. 1° 55' 30" V. Lgd.

Bagfyret er et rødt, fast Fyr paa det forreste Hjørne af Castillo de Santa Isabel. Flammens Højde: 40 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Det lyser fra N. 25° V. til N. 38° V. mellem Pynterne La Plata og Punta Cruces mod V. og Atalaya mod Ø. 43° 19' 50" N. Br. 1° 55' 26" V. Lgd.

Det røde Fyr holdt klos til venstre af det grønne Fyr leder i Indløbet mellem Banchas og Arandos.

Forenede Stater i Nord-Amerika. **Maryland.** **Chesapeake Bay.** **Thomas Point S.** Vraget af Skonnerten „Edward Wright“, som laa sunket S. for Thomas Point Fyr er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Braellien. Rio de Janeiro. Felticeiras Bank. Midt paa Feiticeiras Bank er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Rødt og hvidt stribet, kegleformet Taarn. 22° 52', S. Br. 43° 10' V. Lgd.

INDHOLD:

Danmarks Handelsflaade i 1905. — Kjøbenhavn, den 3. Januar 1907. — Den paatænkte Sammenslutning af London Dokker. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Dommen i „Hejmdal“ Sagen. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Rotten og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Jan. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	103 ¹ / ₂ — ³ / ₄	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Danmark.....	85 ¹ / ₂	85 ¹ / ₂	86
Norden.....		106	106 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	85 ¹ / ₂	85 ¹ / ₄	85 ³ / ₄
Carl.....		104 ¹ / ₄	105
Dannebrog.....		97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
Skjold.....		78	78 ¹ / ₂
Urania.....		78	79 ¹ / ₂
Union.....		86 ¹ / ₄	87
Dampsk. af 1896.....		95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
Hejmdal.....		116	117 ¹ / ₂
Østasiatiske.....	142—141 ³ / ₄	141 ³ / ₄	142
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		44	46
Gorm.....	101— ¹ / ₂	101	101 ¹ / ₂
Torm.....		82	90
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		35	40
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	121 ¹ / ₂ —122	121 ¹ / ₂	122
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		86 ¹ / ₂	87
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		89 ¹ / ₄	90
4 % — — — 2. Serie..		95	95 ¹ / ₂
4 % — — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 ¹ / ₂	91
4 % — — — 7. — ..		95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		93	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	140 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	140 ¹ / ₄	140 ¹ / ₂
Privatbank.....	128 ³ / ₄ —129	128 ³ / ₄	129
Landmandsbank.....	136 ³ / ₄ —137	136 ³ / ₄	137
Handelsbank.....		144 ¹ / ₄	144 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	125	124 ³ / ₄	125
Burn. & Wain.....	105 ¹ / ₂ —106	105 ¹ / ₂	106
Helsingørs Jærnsk.....		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	174 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	174 ¹ / ₄	174 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	144 ¹ / ₂ — ³ / ₄ —105	144	145 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 28. December 1906.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.08
London.....	18.29	18.24
Paris.....	72.40	—
Amsterdam.....	150.85	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. December 1906.

Russiske Noter.....	214.90
4 % Russiske Consols.....	78.60
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	—
5 % Mexikanske 1899.....	101.30
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — — 1890.....	94.60

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

„Foren. Dampsk.“ 48,000, „Ny foren. Dampsk.“ 4,000, „Kbhvn.“ 18,000, „Danmark“ 2,000, „Skjold“ 8,000, „Union“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Østas. Komp.“ 92,000, „Hejmdal“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Galease

„Anni Tiede“ til Salg. Maaler 22,22, laster c. 50 Tons Død-vægt, 15 Foks Storluger. Pris 1200 Kr. Henvendelse til Skibsfører H. Hansen, Fjellebroen pr. Vester Skjærninge.

Skonnert

„Famillens Haab“ af Rudkjøbing, der maaler 33⁰⁰/₁₀₀ Tons Netto og laster 70 Tons Død-vægt, er billig til Salg i Rudkjøbing ved Henvendelse til Ejeren, Skibsfører H. J. Hansen, Nørrebro, Rudkjøbing.

Nyt Skib til Salg.

Den hos mig under Bygning staaende Jagt-Skonnert, dr. c. 65 Br. Tons, bygget af velterrede Materialier til Bureau „Veritas“ 1. Klasse, er til Salg ved Henvendelse til Skibsbymester P. Bonnesen, Aalborg.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv. Engl., svenske, norske og tyske **Admiralitets Kort.** Lager af Imray's Kort, Nautiske Bøger. Teknisk maritim Ordbog (nye) **Blankensteiners Eftf.** Capt. Wm. Jensen. Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegener Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinshyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenzure. Telefon-Nr. 42.

Jens Grouleff, Aarhus

ambetaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

J. WILLADSEN

Smedemester. St. Hansgade 9

Aalborg

Skibsreparationer. Galvanisering.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2876

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“

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

Sandballast

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

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

Galease „Rosenfeldt“

dr. 22,90 Brutto og 16,89 Netto Tons, velsejlende og veludhalet i alle Maader, er til Salg ved Henvendelse til Ejeren

Skipper J. Jørgensen, Lohals.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn. Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



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

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.** Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

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

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen.

Benzin-Motoren „Chic“

(Fabrik i Hillerød)



Illustreret Katalog sendes gratis overalt.

Forlang Tilbud

W. Langreuters Eft.

København.

Telef. 1090—5090.

Motoren „IDEAL“

Er solidt bygget
Er sikker i Drift
Er billig i Pris

M. Sikker Hansen

Gl. Gasværk, Aalborg

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Laraen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjerrch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Banders. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg Tigr.: „Hansen“
Cronstadt Tigr.: „Hansen“

KOTKA Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører
Niels Nielsen
Gl. Strand 36. Kjøbenhavn K.
Sesager

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
A A L B O R G.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

N. J. Pedersen
Skibsproviantering.
73 Havnegade 73
Esbjerg.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Karl Bostrøm
Hango, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsekspedition og
Speditjonsforretning.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Emil Starck
Skibsmægler.
Åbo. Finland.
Telegr.-adr. „Starcken“.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 81.
Skriv efter Prøver og Priser.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Lang;
Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen ved Langebro.
• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

Thomas Møller
Skibsproviantering.
Lager af Sejludg, Manilla og
Hampeovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Losseklub

Aarhus

paatager sig alt Losse- og Ladningsarbejde til Nutidens billigste Priser.

Erbodigst

Niels Jensen, Garvergyde 17

Telefon 448

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasses Husk.

Varerne bringes overalt.

Telf. 25,064.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,
 1ste Klassees Skræderi og Herreekviperling.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.



Emaljen
 paalægges varm - 1/2" tyk - paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
 paalægges kold ligesom Farve.
 Meget økonomisk for Lesterum, Bankers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „**Kaydyhr**“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 1.
 Bugsererselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenees Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Fartøj

bærende 80 Tons d. w. paa 6 Fods Dybtgaaende, indrettet saaledes, at Motor kan anbringes, ønskes til Købs. Eventuelt Tilbud paa Bygning af saadant Fartøj.

Billet, mrk.: „368 L“, indsendes snarest til Bladets Ekspedition.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Water Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager
 Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
 Sefartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „**RAKET**“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 510.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

ESBJERG REBSLAAERI

fortfærdiger alle Slags Tougværk
 saavel **Cocus** som **Hamp, Vaadtoug & Tøller**

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Januar 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Dyble Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Mailla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Etabl. 1846. Telegr.-Adr.: „Burmeister“, København
Tør Dok 470' x 78' x 24'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden
Eget Stor-Smederi for Udførelse af Stævne, Ror og Smedegods
af alle Dimensioner.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 18	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •			• • Leverandør til Statsbanerne • •	

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Forlang altid
Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smerfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

Condensed Milk.



„Milkmaid“ Brand
sukret.

„Ideal“ Brand
usukret.

Fineste Produkt.
Største Holdbarhed.

Faas overalt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Toldbodg. 2.
Tlf. 237. Priv. Amager 408x.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saason Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ljektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar. Centrifugalpumpe. Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Kjøbenhavn

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Skib til Salg.

Galease „Mathilde“ af Aarhus, dr. 23⁰⁸/₁₀₀ Tons Netto, 25⁷⁰/₁₀₀ Tons Brutto, laster 52 Tons Dødvægt er forømtret 1905, ligger til Salg i Aarhus, hvor man henvender sig til Ejereren, Skibstører A. Olsen, Fiskergade 80.

Pristorlangende Kr. 3,500.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffet 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.

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

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:

Central 477

Str. 173

216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Aalborg

A. Brøndum & Søn

Akvavitter.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud

Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Ved Aarsskiftet.

Lader man Blikket glide hen over det, som er passeret paa Fragtomraadet i 1906, saa kan Aaret nok betegnes som bedre end det nærmest foregaaende, hvilket jo ikke var saa helt daarligt, og det er dog altid en Trøst for de mange, som paa forskellig Maade er interesseret i Skibsfart. Nogle Skuffelser har det selvfølgelig bragt, og naar Resultaterne gennemgaaende ikke bliver saa gode, som man efter Fragtraternes Højde skulde være berettiget til at tro, saa maa Grunden hertil først og fremmest søges i Ekspeditionerne, thi disse har næsten hele Verden over mange Gange ladet umaadelig meget tilbage at ønske. Nu til Dags spiller Ekspeditionerne jo en saa enorm Rolle for en Rejses Rentabilitet, og Englændernes „Time is money“ gælder i moderne Dampskibsdrift mere end paa noget andet Erhvervsomraade. Hvad kan det nytte, at en Damper har en smuk Fragt, naar dog hele Rejsen ødelægges ved lange Ophold ved Land — hvad Damperne i 1906 netop har lidt saa meget under. Ikke alene har Strejker været Aarsagen dertil, men ogsaa daarlige Arbejdsforhold, Mangel paa Transportmidler etc. har forvoldt store Tab. Blandt de Steder, hvor der har været lange Ophold paa Grund af Strejke, skal vi eksempelvis anføre Swinemünde, en stor Del russiske Havne, baade i Østersøen og Sortehavet, Stettin, Finland, Nordfrankrig, Bilbao, adskillige italienske Havne, La Plata etc. etc. I Forbindelse hermed maa det endvidere erindres, at Arbejdspengene stadig bliver dyrere samtidig med, at Arbejdstiden tilmed ofte forkortes, hvilket vil navnlig i Rusland og Finland har set saa mange Eksempler paa, og det er da kun en Selvfølge, at Damperne maa og skal have højere Fragter for at kunne klare sig. I Løbet af det sidste halve Aars Tid er ogsaa Rente-Kontoen kommen til at spille en fremtrædende Rolle, thi de allerfleste Dampskibsselskaber arbejder jo med en ret betydelig Gæld, enkelte har ogsaa Forpligtelser overfor Skibsbyggerne, og med den usædvanlig høje Diskonto, som nu er gældende, falder Udgiften til Renter nok saa haardt. Den høje Diskonto gør paa den anden Side ogsaa sin Gavn indenfor Skibsfarten, idet den til en vis Grad dæmper op for det kolossale Byggeri af ny Tonnage — og her kommer vi til et Moment af største Betydning for Ophjælpning af Fragterne. Der er kommen enorm megen ny Tonnage til i 1906 hele Verden over, og her i Danmark har Tilgangen af ny Tonnage været saa stor som ingen Sinde tidligere, hvilket paa en Maade nok kan glæde alle, der vil se vor Handelsflaade vokse, selv om alle Selskabers finansielle Basis nok kan underkastes Kritik, men, som sagt, Diskontoen hæmmer Udvidelserne og Nydannelsen af Dampskibsselskaber noget, ligeledes de høje Byggepriser. Disse er nemlig gradvis steget ganske betydeligt det sidste Aarstid, og det er notorisk, at der for Øjeblikket er mindre Tonnage under Bygning end for et Aar siden. ligesom der for Tiden ogsaa kontraheres en hel Del mindre end før. Raamaterialer til Skibsbygning er steget meget betydeligt, Kul og Arbejds løn er ogsaa dyrere, og i England koster f. Eks. store Damper paa 6/7000 Tons nu 1 £ mere pr. Ton at bygge end for et Aar siden. Vi maa da haabe, at den mindre Tilgang af Nybygninger vil udøve sin Virkning paa Fragtmarkedet i 1907, omend den største Støtte jo skal hentes fra den forøgede Vareomsætning. Fra alle Kanter høres der nu Tale om „bedre Tider“, overalt er der Liv og Opgang i Handel og Industri, særlig i U. S., men ogsaa her i Evropa spores der mere Aktivitet end i adskillige Aar, hvilket altsammen skulde bidrage til at stimulere Fragtmarkedet. Allerede i anden Halvdel af 1906 mærkedes der forøget Liv, og vi kan kun ønske, at det Aar, som vi nu er traadt ind i, ikke maa gøre de Forhaabninger, som vi knytter til det i Retning af yderligere Udvikling,

til Skamme. Af vigtigere Begivenheder i det just forløbne Aar skal vi nævne, at Strejken blandt de franske Kulgrubearbejdere, som begyndte i Marts, fremkaldte et skarpt Begær efter Tonnage til Nordfrankrig, og efter at der til at begynde med betaltes 4/ å 4/1½ fra Østkysten til Havne som Calais, Dunkerque, Boulogne etc. 5/ å 5/3 til Rouen, gik Raterne op til henholdsvis 5/4½ og 6/4½. De Dampere, som fik hurtige Ekspeditioner, tjente ganske gode Penge her, men for de flestes Vedkommende gjorde Opholdene et Skaar i Fortjenesten. En hel Del danske Dampere fandt Beskæftigelse ved denne Kulsejlsads. Hvad isvrigt Kulsejlsads angaar, da er den vigtigste Begivenhed for os herhjemme Indførelsen af „Baltcon“ Certepartiet. Dette for Rederne saa fordelagtige Certeparti havde der allerede før dets Ikrafttræden, d. 1. April, staaet en haard Kamp om, men takket være Redernes Sammenhold lykkedes det efterhaanden at faa det saaledes indarbejdet, at det den Dag i Dag er Undtagelsen, naar der sluttes til Østersøen paa andet end „Baltcon“ Formen. Særlig de russiske og en Del tyske Kulimportører modsatte sig af al Magt „Baltcon“ Charteret og søgte at slutte paa et af dem selv lavet Charter, kaldet „Amicon“, men herpaa er der kun fragtet rent forsvindende lidt, og det turde være tvivlsomt, om det overhovedet vil blive benyttet igen, hvorimod „Baltcon“ gaar sin Sejrs gang.

Det paa The Baltic and White Sea Conference vedtagne „Balticus“ Charter for Sveller har derimod ikke slaat igennem, og det er vist kun ganske enkelte Dampere, som er sluttet derpaa, men Charteret er ikke opgivet endnu af Konferencen, og det er muligt, at det vil komme frem igen i en noget forandret Skikkelse. Faktum er, at der i høj Grad kan tiltrænges en radikal Ændring i Sleeper-Certepartierne. I Østersøen har der i Sæsonen 1906 været set endnu flere meget store Dampere (4/5000 Tons og derover) end tidligere, og bestrides kan det ikke, at disse Kolosser, som jo egentlig hører hjemme i helt andre Farvande, ofte spolerer Chancerne for Baadene af de mere almindelige Størrrelser. Dette gælder forøvrigt ogsaa om Middelhavet og Sortehavet, hvor til Tider Dampere paa op til 10,000 Tons har lastet, og det kedelige er, at de som Regel baade slaar Raterne ned og tager Last bort for 2 å 3 Baade med normal Kapacitet. I 1906 har den faste Rutesejlsads yderligere udviklet sig, flere og flere Havne spindes ind i de faste Linjers Net, og større og større Baade sættes ind i de gamle Ruter, altsammen paa Bekostning af de almindelige „Tramps“, som for en stor Del er henvist til at søge sig ny Arbejdsfelter.

Vi skal nu i det efterfølgende tage hvert enkelt af de mere betydningsfulde Markeder for sig.

For Østens Vedkommende gælder det, som vi nys har sagt om den faste Rutesejlsads, i ganske særlig Grad, thi herfra monopoliseres Varetransporterne mere og mere af „liners“, navnlig fra Havne som Bombay, Kurrachee og Calcutta, men af og til er der dog endnu ganske god Efterspørgsel for „outsiders“ fra disse Havne. Aaret aabnede med 14/3 å 14/6 til udsøgt Havn fra Bombay, 15/ fra Kurrachee, og i Februar betaltes 1/ mere, men i de følgende Maaneder falder Raterne gradvis uafbrudt, indtil der i Juli/August kun betaltes henholdsvis 8/ å 9/6 og 10/ å 10/6. Derefter stiger de lidt i September, og med mindre Svingninger gaar de først rigtig op i Slutningen af December, da der for prompt Lastning betales helt op til 17/ å 17/6 fra Bombay. For Jute fra Calcutta til Dundee betaltes ved Aarets Begyndelse 21/3 å 22/6, men fra Jnni til Oktober var Raten ikke over 17/6. Endelig i November gaar Raten

op og slutter med 23/9 à 25/ til Dundee, 26/3 Hamburg pr. December. Risfragterne fra Birma svingede paa samme Maade som Fragterne fra de andre indiske Havne og bevægede sig imellem 21/3 og 24/6 O. C. og mellem 18/9 og 23/9 til Holland. Til Japan fragtedes ikke saa meget som Aaret forud; laveste Rater var 9/ og 9/6 til henholdsvis én og to Havne, højeste 15/6 og 16/. For Sukker fra Java til Evropa eller U. S. har Markedet bevæget sig jævnt roligt, og Raterne svingede mellem 20/, som betaltes i August, og 25/9, som betaltes i Maj. En Del Ertslaster afskibedes i Aarets Løb fra Bombay, særlig til U. S., hvortil der lavest betaltes 15/9 og højest 18/. Kulfragter ud til Østen har gennemgaaende været knappe. De laveste og højeste Rater, der er sluttet til, var for de vigtigste Havnes Vedkommende 9/3 à 13/ Colombo, 9/ à 12/3 Bombay; 9/9 à 12/ Singapore.

Fra Sortehavet etc. har Eksporten været ret betydelig, til Trods for at Forholdene i Rusland mange Gange lagde Hindringer i Vejen for en blot nogenlunde regelmæssig Forretning. De evindelige Strejker, særlig i Nikolajeff og Odessa har kostet Skibsfarten mange Penge, aldeles fraset, at Arbejderne desuden tiltvang sig højere Arbejds løn, som selvfølgelig ogsaa maa udredes af Skibene. I Januar betaltes for store Baade fra Odessa eller Nikolajeff til L. H. A. R. omkring 10/ for prompt Lastning, men Markedet flovede af, saa at der i Marts betaltes 6/6 og i Juni endog kun 5/6 à 5/9. I Juli Maaned var Situationen i Odessa aldeles utaalelig og Opholdene meget lange paa Grund af Strejker. Da Arbejdet endelig genoptoges, var der lang Tørn, og i flere Tilfælde maatte Dampere vente 3 Uger og mere, inden de kunde begynde at lade. I August og September begyndte der at komme nyt Liv i Befragtningen, og der sluttedes Efteraars-Tonnage til 10/6 à 11/6. hvad der ogsaa faas i Oktober, men i November gaar Raterne lavere for igen at rejse sig lidt i December, og ved Aarets Udgang var Tendensen fast paa Basis af 8/3 à 8/6. Azoff Sæsonen aabnede med 10/ pr. f. o. w. til udsøgt Havn, men i Juni betaltes der kun omkring 8/, hvorefter Raten gradvis stiger til 13/, som betaltes i Oktober. Til Rotterdam direkte var laveste og højeste Fragter henholdsvis 7/9 og 12/3, til Danmark 10/ og 14/. En meget stor Korneksport fandt Sted fra Sulina, som iøvrigt i væsentlig Grad bidrog til at stive Raterne fra Rusland af, og der blev fra den nævnte Havn i Aarets Løb betalt mellem 6/ og 11/4½ til L. H. A. R. for større Baade, medens mindre sluttedes til 6/9 à 12/ N. C., sædvanligt Tillæg for Danmark. Oppe fra Donaupladserne betaltes henholdsvis 8/3 à 13/ og 8/6 à 13/6. Ertsafskibningerne fra Poti var større i 1906 end Aaret forud, men mange Gange var Ekspeditionerne elendige. Raten til Rotterdam svingede imellem 8/6 og 15/6; til Maryport mellem 12/ og 16/. Petroleumsafskibningerne fra Batum er ganske ophørt, men ikke saa lidt Salt blev afsendt fra de sædvanlige Lasteadsler. Fra Eupatoria til de russiske Østersøhavne betaltes lavest 10/3 à 10/9 og højest 15/ à 15/6. Kulfragterne fra England nedefter har gennemgaaende været højere end Aaret forud og har tildels rettet sig noget efter Returnkederne, dog ikke altid, thi vi ser, at samtidig med at Sortehavsfragterne i Juni er paa deres laveste, er Kulfragterne ogsaa omtrent lavest, og da Sortehavsfragterne stiger, gaar Kulfragterne ogsaa i Vejret. I Maanederne Januar, April og Juli betaltes f. Eks. fra Cardiff til Genua henholdsvis 7/ à 7/3, ca. 8/, 5/ à 5/6 og endelig i Oktober 6/6 à 7/. Samtidig betaltes til Port Said 6/6, 7/ à 7/3, ca. 4/9 og i Oktober 5/6 à 5/9. De højeste Kulfragter betaltes gennemgaaende pr. Marts/April, de laveste i Juli/August. Der sluttedes bl. a. til henholdsvis mellem 6/6 og 8/6 Barcelona, 4/9 og 8/3 Genua eller Savona, Frs. 6 og 9 Marseille, 5¾ og 8½ Algier, 6/ og 8/6 Sicilien, 5/10½ og 9/ Venedig, 5/ og 8/3 Konstantinopel, 4/9 og 8/4½ Alexandria.

Middelhavet har udfoldet ikke ringe Aktivitet i det forløbne Aar, særlig Ertspladserne, idet den betydelige Fremgang i Jern- og Staalindustrien nødvendiggjorde en forøget Import af Raamaterialer baade til Kontinentet, Storbritannien og U. S. Raterne for Erts har da ogsaa, som en Følge heraf, gradvis bedret sig. saa at der for Øjeblikket betaales omtrent ligesaa meget med „free despatch“ som for et Aar siden paa „full terms“. For Grækenlands Vedkommende fandt der navnlig en stor Eksport Sted fra Ergasteria, der betalte fra 7/3 til 10/4½ Antwerpen, 6/6 à 9/3 Rotterdam, og Seriphos, der betalte 6/9 à 8/3 Middlesbro, 7/ à 9/3 Rotterdam. Ogsaa Eksporten fra Spanien har været overordentlig livlig, og der betaltes med „free despatch“ f. Eks. 5/6 à 6/9 Almeria/Glasgow, 4/10½ à 6/6 Cardiff, 5/ à 6/6 Karthagena/Rotterdam, 5/1½ à 7/6 Middlesbro, 5/1½ à 6/9 Malaga/Rotterdam. Fra Benisaf svingede Raten mellem 6/6 og 8/6 til Tynen og fra Carloforte til Antwerpen mellem 14½ og 21 Frs., begge med „full terms“. Esparto og Fosfatfragter har været til Stede i normal Mængde, og til Tider blev der afsluttet ganske lønnende Forretninger. Alexandria har ogsaa været livligere i 1906 end Aaret forud. Rutebaadene besørgede vel den væsentligste Del af Eksporten, men en Del „outsiders“ blev dog ogsaa placeret, og Raten paa Bomuldsfrøbasis svingede mellem 5/6 og 11/ til London eller Hull. idet der betaltes mindst i Juni/Juli, mest i Oktober/November. Til U. K. for Ordre betaltes imellem 10/ og 12/6. Fra Sinyrna betaltes mellem 8/3 og 12/ Dødvægt til Østkysten, 7/10½ og 11/ til Bristol. En meget betydelig Ertseksport fandt Sted fra Bilbao, til Trods for at Strejker et Par Gange hæmmede Eksporten noget og paaførte Dampene lange Ekspeditioner. I Aarets sidste Maaneder betaltes de højeste Fragter; iøvrigt svingede de imellem 4/ og 6/ til Cardiff, 4/9 og 6/9 Maryport, 4/6 og 6/1½ Middlesbro, 4/6 og 5/9 Tynen, 4/7½ og 6/3 Rotterdam; andre Pladser i Forhold dertil.

Nordamerika blev ikke saa livlig, som man havde ventet, og har ikke frembudt noget af særlig Interesse. Rutebaadene lægger flere og flere Havne ind under deres Virkefelter, og Dampernes Kapaciteter forøges bestandig, hvorved Chancerne for de almindelige Trampdampere Aar for Aar formindskes. Ikke alene Bomuld, Korn, Mel, Stykgods etc., men selv en Artikel som Træløst fra Kanada tager de faste Rutebaade væk i stor Maalestok, saa at der, enkelte Smaaplads fraregnet, ikke er tilnærmedesvis saa megen Brug for „outsiders“ som tidligere, undtagen lige ved Sæsonens Begyndelse og Slutning, men saa har Rederne dog den Glæde, at de ved de Tider som Regel kan betinge sig ganske gode Rater. Fra Halifax til Englands Vestkyst betaltes højest 42/6 og lavest 32/6, fra St. John noget lignende, fra Mir-machi henholdsvis 55/ og 38/9 og fra Bathurst 41/3 og 37/6. Kornafskibninger til udsøgt Havn var ikke mange, og der sluttedes til 1/9 à 2/6 for store Baade, medens der til Danmark (Basis én Lossehavn) betaltes 1/10½ à 2/9 og til Middelhavet 2/3 à 2/11¼. For Petroleum i Kasser sluttedes der ikke saa faa Dampere, idet disse ogsaa paa dette Omraade er ved at fortrænge Sejlskibene, og til det fjerne Øsien svingede Raterne mellem 19 og 23 Cents, alt efter Lossepladsens (resp. Pladsernes) Beskaffenhed. Hele Ladninger Fosfat har der ikke været skibet mange af, thi det bliver mere og mere Skik, at de store Baade tager et vist Kvantum Fosfat og kompletterer med Bomuld. Sidstnævnte Vare sendes for største Delen med Rutebaadene, navnlig fra Golfhavnene, men Wilmington og Savannah tager dog stadig endnu en Del, og Raterne var henholdsvis 22/6 à 28/9 og 26/3 à 32/6 til Liverpool, Manchester eller Bremen. Fra Golfen var de fleste Befragtninger for Tømmer, og Fragterne herfor maa egentlig siges slet ikke at have været saa rent daarlige, og en Del Redere, som kender til denne ret vanskelige Sejlads, har ogsaa kunnet faa noget ud af den. Fra Sapelo til U. K. eller

Kontinentet betales mellem 72/6 og 82/6, fra Pensacola etc. mellem 80/ og 90/ til én eller to Lossehavne. Til Rosario, Bahia Blanca og lignende Havne betales højst 121/3, lavest 110/, hvilket er en Del mere end Aaret forud, men Ekspeditionerne i Sydamerika har til Tider ogsaa været under al Kritik slette. En Del Dampere sluttedes i Maanedesfragt for transatlantisk Fart, og der blev for store Baade betalt 2/10¹/₂ à 3/6 for Levering paa denne Side, men mindre Dampere for lokal Fart med Levering i U. S. opnaaede indtil 6/ Dødvægt.

La Plata Markedet skuffede i høj Grad — ikke alene har Raterne gennemgaaende været særdeles lave, men paa Grund af Strejker, Oversvømmelser, Mangel paa Transportmidler etc. har Ekspeditionerne som Regel været elendige, og mangen en Dampere har faaet et føleligt Smæk i La Plata Farten. Dampere gaar nu derud hele Aaret igennem, idet Majs, Hvede og Hørfør afskibes hele Tiden og ikke som tidligere kun i en bestemt Sæson. Dampere har hele Aaret været tilbudt til Overflod, og kun den Omstændighed, at mange Baade, da Raterne var paa deres laveste, blev dirigeret bort i Ballast til Brasilien eller Mexico Golfen, bevirkede, at Fragterne atter kom i Vejret. Fra Buenos Aires accepteredes til Tider saa lavt som 7/ til udsøgt Havn (i August), medens Raterne i Aarets første Maaneder varierede mellem 14/6 (i Januar) og 10/6 (April) til U. K. eller Kontinentet. I Septemter stiger de til omkring 9/, i November ser vi 11/6 og ved Aarets Udgang betales 10/6. Fra San Lorenzo Grænsen er Svingningerne de samme, og i Maanederne Januar, April, August, Oktober og ultimo December betales henholdsvis omkring 17/ (højst 17/6 for ca. 3,000 Tons Baade), 13/6, 10/6 (større Baade 9/), 12/3 og 13/. Fra Bahia Blanca var Aarets laveste Rate til U. K. eller Kontinentet 8/9, den højeste 17/6, og ved Aarets Udgang sluttedes der til 13/6. For Quebracho Træ fra Colastine betales mellem 16/6 og 21/, men denne Forretning har sikkert givet mange Rederier Tab, thi lav Vandstand oppe paa Floden har til Tider fuldstændig umuliggjort Lastning. Kulimporten til La Plata har været i stadig Tiltagen, og i 1906 gik der meget store Kvantiteter derud fra Wales. Til de nedre Havne betales fra Cardiff i Januar 9/6 à 9/, i Februar fra 10/ til 13/, Marts 12/6 à 13/, April/Maj/ Juni 13/ à 14/, Juli 14/ à 14/6, August 15/ à 16/, September 15/9 à 16/6, Oktober 15/3 à 16/, November/ December 13/ à 13/6. Som man ser, har Kulfragterne gennemgaaende været høje, men det er kun en naturlig Følge af det daarlige Returnarked.

Østersøen var i Aarets første og sidste Maaneder i en meget lidt tilfredsstillende Forfatning, idet Ladninger var overordentlig knappe, hvorimod Tonnage var fremme til Overflod, hvilket naturligvis kun kunde resultere i et sygt Marked. Ser vi derimod paa selve Sæsonen, saa faar vi heldigvis et andet Billede frem, thi der var da rigeligt med Laster, saa at Rederne havde nok at vælge imellem, og der er ikke Tvivl om, at de fleste danske Dampere, som regelmæssigt sejlede paa Østersøen i Sæsonen, har tjent Penge, omend det her maa tilføjes, at Resultaterne vilde være blevet endnu bedre, dersom Ekspeditionerne mange Gange ikke havde været saa slette, særlig i en stor Del af de finske Havne. Der tænkes her ikke blot paa de Pladser, hvor der udrbrød Strejke, men selv andre Steder foregik Lastningen mindre tilfredsstillende, idet Arbejderne dels havde faaet Lønnen sat op, dels ogsaa indskrænket Arbejdstiden. En betydelig Støtte for Trælastfragterne var det, at St. Petersborg allerede i Maj Maaned begyndte at fragte livligt for Korn, og vi ser da det højst mærkelige, at Raten fra 1/ meget hurtigt springer op til 1/4¹/₂ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/6 betales endog pr. ganske prompt. I Juni gaar Raten, grundet paa en stor Influx af Baade, hvoraf mange meget store, ned til 1/3, hvortil en Mængde Tonnage sluttes, Option Kontinentet 1/4¹/₂ à 1/5¹/₄, Rouen 1/6³/₄ à 1/7¹/₂. Pr. primo Juli viser der sig atter en

Spurt, og 1/5¹/₄ à 1/6 Basis London eller Rotterdam betales igen, men herefter falder Fragterne paany og holder sig Resten af Sæsonen mellem 1/1¹/₂ og 1/4¹/₂. En Mængde Træ er desuden afskibet fra Petersborg i 1906, idet de ny Havneanlæg for Træeksport til Dels er taget i Brug, og Eksporten vil blive endnu større i Aar. For Pulpwood til Rotterdam holdt Raten sig omkring 23/24 Rmk. pr. Favn, og der gaves gode Ekspeditioner. Kronstadt havde ogsaa en betydelig Eksport, og der betales omkring Konferencerater, men Eksporten fra Kronstadt vil antagelig blive mindre Aar for Aar til Fordel for St. Petersborg, da det er Mening, at Kronstadt efterhaanden kun skal være en Krigshavn. Fra Kronstadt til Hull betales med fuld Dæklast mellem 21/3 og 25/ og til Grangemouth mellem 20/ og 23/ D/B ¹/₄ Boards. Fra Reval har Eksporten været meget ringe, og 1/4¹/₂ Hvedebasis til London eller Rotterdam er ikke overskredet. Riga har skibet en Masse Træ, og der betales i Sæsonen jævnlige Konferencerater og derover, men udenfor denne har der været accepteret meget lave Fragter. Høreksporten var ikke særlig stor, og Frs. 18 til Ghent, 19 til Dunkerque er de højst betalte Rater. Fra Libau har det været smaat med Korneksporten; Aarets Begyndelsesrater til London eller Rotterdam var 10 à 10¹/₂ d. Havrebasis, men pr. Februar/April sluttes der til 8¹/₄ à 9¹/₂ d. Først da St. Petersborg i Maj tvinger Fragterne op, betaler Libau i enkelte Tilfælde 1/, Option Rouen 1/3 à 1/4¹/₂, men Varer er knappe, og i Efteraarsmaanederne sluttes der til 10¹/₂ à 11¹/₄ London, Rotterdam. Ved Bottens Lukning falder Raterne til omkring 9 d., men selv hertil er der næsten ingen Last at faa. Kun Rouen tager lidt Tonnage, og efter at der i Oktober sluttedes til 1/1¹/₂, betales der i December ikke mere end 11¹/₄ à 1/. I det Hele taget er det værd at lægge Mærke til, hvor underlig bagvendt Forholdene har stillet sig i Rusland i Aarets sidste Halvdel, idet der saavel til Petersborg som til Reval, Riga og Libau er bleven importeret en Mængde Rug, mange hele Dampere og Bulgarien skal der være kommen Dampere med Rug. Fra Havne som Königsberg, Danzig etc. blev der betalt 5 à 6 Mk. pr. Ton Rug for Baade paa 1/2000 Tons, medens Smaadampere fra mindre Havne erholdt betydeligt mere.

Fra Königsberg til London eller Rotterdam svingede Raten i Aarets Løb mellem 1/1¹/₂ og 1/4¹/₂, til Antwerpen mellem 1/3 og 1/6. Fragterne for Sleepers fra Danzig, Königsberg og Memel har til Tider været ret høje, omkring 7/ til Østkystens bedste Havne, medens der fra Rusland kunde betinges 6 d. à 1/ mere. Som tidligere kortelig berørt har der været en stor Eksport af Træ fra Sverrig og Finland, og der har i mange Tilfælde været betalt betydeligt over Konferencerater. Disse kendes jo af alle, der er interesseret i Skibsfart, og vi skal derfor ikke indlade os paa nogen Specification af Fragterne. Sikker er det, at Konferencen har gjort sin Gavn, ikke alene ved Minimums-Raterne men ogsaa ved dels at forbedre, dels henlede Redernes Opmærksomhed paa mange uheldige Forhold, og med den Indflydelse og den Position, som den nu har erhvervet sig, er den bleven en Institution, som de i Østersøen interesserede Rederier bør yde al den Støtte de kan, da det vil komme dem selv til Gode. Hvad Kulfragterne til Østersøen angaar, da har de ikke været underkastet særlig store Svingninger, naar lige undtages Opgangen, som kom i Oktober, og som holdt sig til Aarets Slutning. Vi nævner her nogle af de vigtigste Havne, hvortil der fra Østkysten betales lavest og højst som følger: Til Kronstadt 3/6 og 4/9, Reval 4/ og 6/, Stockholm 3/10¹/₂ og 6/, Swinemünde 3/7¹/₂ og 5/, Stettin 6 d. mere, Königsberg By 4/7¹/₂ og 7/6, Kjøbenhavn eller Aarhus 3/7¹/₂ og 5/3, danske Smaahavne 4/3 og 6/6, Kiel, Wismar eller Flensborg 4/3 og 5/6 (mindre Baade 6 d. à 1/ mere). Fra Cardiff betales mellem 4/ og 5/6 til

Kjøbenhavn, 4/9 og 6/ til Stockholm, 4/4¹/₂ og 7/Kronstadt. Langt de fleste Befragtinger fandt Sted paa „Baltcon“ Certepartiet.

Samler vi nu under et hele Indtrykket af 1906, saa maa Aaret siges at have været bedre end det nærmest foregaaende, og de Ønsker, hvormed vi sluttede vor forrige Aarsoversigt, har vi saaledes til Dels set imødekommet. Naar vi nu udtrykker Ønsket om, at det Aar, vi er begyndt paa, igen maa blive bedre end det, som vi just har sagt Farvel til, saa er det med Haabet om, at de opadgaaende Tider vil bidrage vægtigt til, at dette Ønske atter maa gaa i Opfyldelse — til Held og Ære for dansk Skibsfart.

Kjøbenhavn, d. 10. Januar 1907.

Under Overskriften Form og Realitet har nu, efter længere Tids Tavshed, det ledende norske Søfartsblad „Norges Sjøfartstidende“ udtalt sig om „Norsk Sejlskibsreder-Forenings“ Stilling til det i Efteraaret oprettede „Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund“. Det er forklarligt, at det norske Blad søger at forsvare Foreningens Stilling i denne Sag, men det forekommer os, at det i sit Forsvar gaar udenom den Hovedindvending mod Foreningens Fremgangsmaade, man har rejst fra dansk Side. Denne gaar ud paa, at den norske Forenings Repræsentanter paa Fællesmødet her i Byen i September ganske uden Forbehold gik med til det danske Forslag om Forbundets Oprettelse, og at Foreningen saa bagefter fuldstændig desavouerede dem; saa megen Fuldmagt kunde Foreningen dog vel have givet sine Repræsentanter, at de kunde tage Forbehold overfor enhver endelig Ordning, og det er ikke udelukket, at en saadan da var bleven udsat. Spørgsmaalet har imidlertid, forekommer det os, nu ikke længere større Interesse. Det er bedre at tænke paa Fremtiden end paa det i Fortiden, der ikke lader sig ændre, og det bliver Fremtiden forbeholdt at vise, om man ved „Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds“ Oprettelse har fundet den rette Form for Samarbejde eller ikke. Ved Bedømmelsen heraf tror vi, at man i Øjeblikket med nok saa megen Interesse vil iagttage de norske Sejlskibsrederes som den norske Sejlskibsreder-Forenings Stilling. Thi vor ærede norske Kollegas Artikel synes unægtelig at bekræfte, hvad man her i Danmark mere og mere har formodet, at Foreningen har noget igen, inden den ved sin Størrelse og økonomiske Styrke kan indgaa som Led i et internationalt Samarbejde. Det maa jo erindres, at den Form for Samarbejdet, man nu kræver fra norsk Side, nemlig gennem fuldt selvstændige Foreninger i hvert Land, nødvendigvis forudsætter, særlig naar Maalet fortrinsvis er at gennemføre Minimums Fragter, at saadanne Foreninger virkelig repræsenterer den langt overvejende Del af deres Landes Sejlskibstonnage. Vi er i Stand til at sige, at denne Forudsætning i fuldt Maal er til Stede for Danmarks Vedkommende. Men er den det ogsaa for Norges og de øvrige interesserede Landes?

Traadløs Telegraf i D. F. D. S.s Skibe. Det forenede Dampskibsselskabs Direktion har i Følge R. B. d. 7. ds. underskrevet Kontrakt med det store nydannede

engelsk-danske „Radio-Telegraph-Company“ i London. (Formand: Lord Armstrong) om Installering af Poulsens System og Gnisttelegraf i Selskabets store Amerika-baade. Senere skal der indlægges Telegraf ogsaa i en Del af Selskabets øvrige Dampere.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for Januar Maaned d. A. fungerer:

Skibsfører H. A. Boye.
— N. H. J. Jensen,
Skibsbygger S. J. Carstens og
Maskinmester A. Blesberg.

Trafiken i Kieler-Kanalen har, i Følge en engelsk Konsulatsberetning fra Marts 1904 til Marts 1905 og Marts 1905—Marts 1906 naaet følgende Tal:

	1904—05		1905—06	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Dampskibe.....	14,668	4,119,044	15,562	4,694,387
Sejlskibe.....	15,206	548,347	15,001	577,247
Lægt. og Pramme	2,749	603,086	2,584	525,315

58,35 pCt. af Trafiken tilfaldt det tyske Flag. Derefter kom under dansk Flag 10,30 pCt. og under britisk og svensk Flag henholdsvis 9,30 og 7,08 pCt.

Aktieudvidelse. Aktieselskabet, Dampskibsselskabet Højdal indbyder i omstaaende Bekendtgørelse alene dets Aktionærer til Tegning af Kr. 400,000 Aktier, til Kurs 101 pCt., hvorefter Aktiekapitalen udgør ialt 2 Millioner Kroner. Tegningen finder Sted paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55, i Dagene fra 15—18. Januar.

„Viking“, den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd, forventes at paabegynde sit første Togt i Begyndelsen af April Maaned.

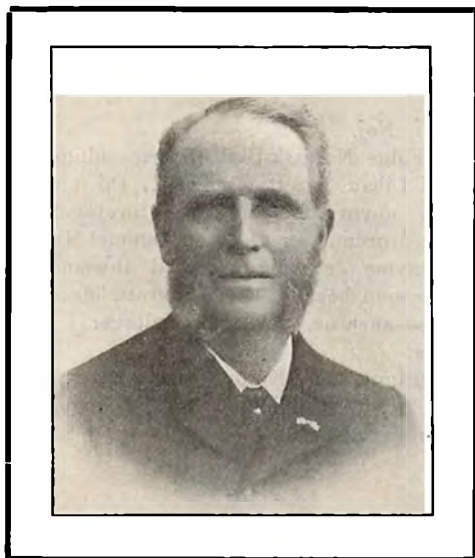
Angaaende Antagelsen af Elever henvises til den omstaaende Bekendtgørelse fra Aktieselskabet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling i Vejle sidst i indeværende Maaned.

Kaptajn Schmiegelow.

Saaledes kaldtes han af de mange, han kom i Berøring med, og saaledes holdt han af at blive kaldt, den gamle Kaptajn, der nu har lukket sine Øjne efter et langt og virksomt Liv. I ung Alder gik han til Søs, arbejdede sig op fra Skibsdreng til Skibsførers ansvarfulde Gerning, og som saadan førte han flere af de gamle, store Sejlskibe som „Wilhelmine“ og „Augusta Aurora“ paa Langfarter. Schmiegelow var en dygtig og dristig Fører, der ikke tog i Betænkning at benytte de kortere, men farlige Ruter fra Øst- og Vestindien gennem Torres Strædet og den gamle Bahama Kanal, Farvande, som Sejlskibsførere ellers helst undgik. I 1868

gik Schmiegelow „i Land“ og tiltraadte Pladsen som Besigtelsesmand for de københavnske Sjøassurance Selskaber. Fra denne Stilling gik han i 1873 over i Ed. Hvidt & Søns, De private Assurandørers Forretning, hvor han virkede først som Prokurist og ved L. N. Hvidts Død i 1885 som Forretningsfører sammen med Carl Will. Da Schmiegelow blev 80 Aar gammel trak han sig tilbage fra Ledelsen, men vedblev dog at arbejde



utrættelig i Forretningen lige til Nytaarsaften, da han sidste Gang var der, han følte sig da syg, og en Lungebetændelse gjorde hurtig Ende paa hans Liv. Sin Fritid ofrede Schmiegelow den Stand, han en Gang havde tilhørt, i flere Aar var han Censor ved Navigator Eksaminerne; en lang Aarrække et skattet og virksomt Medlem af Bestyrelsen for Bombebøssen, og lige til sin Død var han Medlem af Bestyrelsen for Skipperforeningen. Der er nu snart ikke mange tilbage af den danske Skibsfarts Veteraner, Schmiegelow var en fin og nobel Repræsentant for dem. Enhver, der kendte ham, følte, at man her havde en Mand for sig med Hjærtet paa det rette Sted, og Budskabet om hans Død vil derfor modtages med Sorg af mange.

Schmiegelow var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

Undervands Klokkesignaler.

Vi har fra Hr. Kaptajn Holst, S/S. „Hellig Olav“, modtaget følgende:

Det er en Glæde for søfartsinteresserede at se, hvorledes undervands Klokkesignal-Systemet efterhaanden og med stærke Skridt vinder fast Fodfæste især i De forenede Stater ved Regeringens rigtige Erkendelse af, hvilken stor Betydning denne Opfindelse har som et udmærket Hjælpemiddel til Navigering i Taage og usigtbart Vejr, thi med Nutidens forcerede Trafik har Skibsfarten Brug for alle Midler til at fremme en hurtig og sikker Sejlads. Man maa derfor hilse denne Opfindelse med Glæde og haabe, at den snart maa vinde Indpas overalt ogsaa i vore danske Skibe og Farvande. Sammenligner man undervands Signalsystemet med den traadløse Telegraf, der utvivlsomt vil faa ikke ringe Betydning og allerede har ydet en væsentlig Hjælp med Hensyn til Skibes sikre Færden paa Søen, da kan man alt

nu, efter de foreliggende Resultater, være overbevist om, at undervands Klokkesignal-Systemet langt oftere vil faa praktisk Betydning som direkte Hjælpemiddel ved Navigering, og at det sikkert meget ofte vil blive Aarsag til Bevarelsen af Værdier og maaske Menneskeliv. Længs De forenede Staters Østkyst er nu allerede en Mængde Fyrskibe og Anduvningsbøjer forsynet med Systemet, ligesom det ogsaa er anbragt flere Steder i Evropa, og mange Skibe er forsynet med Modtagerapparat. Selve Systemet, er tidligere omtalt nærmere i „Dansk Søfartstidende“ af 18. Oktober 1906, og jeg vil kun her fremføre nogle enkelte Udtalelser af forskellige Autoriteter der selv ved flere Lejligheder har konstateret Apparatets store Betydning. Udtalelserne, af hvilke der foreligger en Mængde saa vel fra U. S. Orlogsmarine som fra Førere af Skibe i de forskellige Handelsmariner, er alle i sin Tid indsendt til Submarine Signal Comp., Boston, hvorfra jeg har erholdt dem.

Kaptajn Richter, S/S. „Kronprinz Wilhelm“, skriver:

... Efter vor Mening er Signalet til stor Hjælp for Navigationen. Saaledes hørte vi for nogle Maaneder siden i tæt Taage undervands Klokkesignalet fra Nantucket Fyrskib i en Afstand af $6\frac{1}{2}$ miles, og det blev derved muligt at bestemme Skibets Sted, til Trods for at vi ikke kunde se Fyrskibet eller høre dets Taagesirene.

Kaptajn Kaempff, S/S. „Deutschland“:

... Kunde ikke se Fyrskibet og havde ingen Forbindelse med den traadløse Telegraf, men vi hørte Fyrskibets undervands Klokke.

Leut.-Commander B. T. Walling, U. S. N.:

... En Forskel i Lyden gennem den Styrbords og Bagbords Modtager kunde iagttages, naar Fyrskibet var $\frac{1}{8}$ Streg paa Boven og en bestemt, overbevisende Forskel hørtes, naar Fyrskibet var $\frac{1}{4}$ Streg paa en af Bovene. Signalet kan høres med Sikkerhed i en Afstand af i det mindste 4 til $5\frac{1}{2}$ miles af en uerfaren Iagttagere, under Skibets vedvarende Fart af 15 Knob.

Kaptajn J. B. Watt, S/S. „Lucania“, Cunard Steamship Co., 7. April 1906:

... Vi havde diset Vejr med Byger af Regndis i Nærheden af Nantucket Shoals, og vi vilde ikke have kunnet gøre Fyrskibet, hvis undervands Klokkesignalet ikke havde været. Vi hørte det i en Afstand af $8\frac{1}{2}$ miles, medens Skibet gjorde fuld Fart, 22 Knob. Vi fik Fyrskibet en Streg paa Styrbords Bov og passerede det i en Afstand af $\frac{1}{3}$ mile, hvilket gav os en god af-farende Plads. Lyden af Klokken var klangfuld, klar og tydelig og kunde ikke forveksles med nogen anden Lyd. Efter min Mening er dette et meget tilfredsstillende Resultat, som viser Systemets praktiske Værd.

Disse faa Udtalelser — blandt mange — fra Mænd, der selv har set og følt Værdien af Klokkesignalet og den store Betydning, det vil faa i praktisk Retning, kan maaske hjælpe til at frembringe yderligere Interesse for Sagen ogsaa her i Danmark, hvor Fyrskibene i vore grunde Farvande vilde afgive udmærkede Stationer. Det forekommer mig, at Regeringen her burde lade Orlogsmarinen gaa i Spidsen*) med Forsøg, og naar først

*) Af „Dansk Søfartstidende“ for d. 8. November 1906 har jeg, efter at ovenstaaende var skrevet, set, at De danske Statsbaner har besluttet sig til at indføre undervands Signalsystemet ved Gjedser-Warnemünde Færgefarten. Hermed er altsaa gjort en god Begyndelse, om det end — med Hensyn til Systemets almindelige Indførelse i danske Farvande — vilde have været langt at foretrække om den første Installation var foretaget i et eller andet af Fyrvæsnets Fyrskibe f. Eks. paa Ruten mellem Skagen og Sundet.

Klokkesignalet var anbragt paa enkelte af vore Fyrskibe, da vilde sikkert Handelsmarinens Skibe snart følge efter med Anskaffelse af Modtagerapparat, thi det er dog kun et Tidsspørgsmaal naar alle Skibe bliver forsynet hermed. Man kan jo simpelthen i Længden ikke undlade at benytte en saa praktisk Sikkerhedsforanstaltning, men det gælder i dette som i alt andet, den almene Interesse maa først vækkes, og det første Skridt tages.

J. Holst.

Fragtmarkedet.

Det ny Aar begyndte gennemgaaende noget bedre end Tilfældet var i Fjor, idet Raterne for flere af de ledende Markeders Vedkommende er højere og Tendenserne faste. Østen er saaledes betydelig bedre, end den har været i lang Tid, og La Plata og Sortehavet viser ogsaa forøget Aktivitet. Fra Bombay er der betalt indtil 17/ udsøgt Havn pr. Januar/Februar, men denne Rate har ikke kunnet holde sig, da flere Baade tilbødes til at gaa ud i Ballast gennem Suez Kanalen, men mindst 16/ kan dog stadig faas. Rispladserne er begyndt at fragte, og en Del store Baade sluttedes fra Birma til Rater varierende mellem 23/ og 24/6 O. C., 22/6 betaltes Rangoon/Liverpool direkte. Sortehavet har mødt op med lidt mere Begær, og indtil 8/4¹/₂ betaltes for prompt Lastning fra Nikolajeff eller Odessa til L. H. A. R. eller Weseren, 8/6 Hamburg. For en prompt 3,500 Tons Baad betaltes 10/ fra Odessa til Moss og/eller Kristiania. I Odessa er der isvrigt igen omkring en Uges Tørn. Fra Sulina sluttedes enkelte Baade til 8/ à 8/6 N. C. Fragterne fra Middelhavet holder sig nogenlunde, omend de er lavere end for et Par Uger siden, særlig Ertsfragterne. Fra Carthagena betaltes 6/6 Middlesbro, 8/6 Filadelfia, 6/9 Huelva/Antwerpen. For Bomuldsfrø fra Aleksandriu sluttedes en prompt 5,000 Tons Baad til 7/6 Hull. Nordamerika er stille. For Korn betaltes 2/6 New York/Marseille og 2/ til direkte Havn U. K. Option Boston Lastning 2/1¹/₂. Baltimore sluttede en 6,000 Tons Baad til 1/10¹/₂ Leith, Rotterdam, Amsterdam eller Antwerpen. Fra Golfen fandt en Del Baade Beskæftigelse med Tømmer, og der betaltes bl. a. 85/ à 90/ Pensacola/2 Havne U. K. eller Kontinentet, 116/3 Buenos Aires. La Plata Markedet har en ganske decideret Bedring at opvise, idet Begæret efter Tonnage er livligt, hvilket har medført højere Rater. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betaltes 13/6 à 14/ for Baade paa 3/4,500 Tons, medens en 2,600 Tons Baad opnaaede 14/6, Option Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn 17/, alle pr. 20. Januar/20. Februar, Buenos Aires har betalt 11/6 og Bahia Blanca 13/9. Østersømarkedet ligger næsten ganske dødt. Fra Riga noteres 18 Frcs. Hør til Dunkerque eller Ghent, 20/ D/B. London, Hfl. 11¹/₂ D/B. B. Rotterdam, Frcs. 27 D/B. Antwerpen, 28 Rouen. Fra Libau betaltes 11¹/₄ d. Havrebasis Rouen og fra Windau 35/ pr. 343 Kbf. Props til Westhurtlepool. Kulfragterne til Østersøen er flove, og det er næsten umuligt at skaffe Lastetørn, baade paa Øst- og Vestkysten. Fra Tyne eller Blyth sluttedes der til 4/3 à 4/4¹/₂ Malmø, 4/ Frederikshavn (1,350 Tons), 3/ Rotterdam, 3/4¹/₂ Hamburg, 4/9 Lissabon, 4/ Bilbao, 6/6 Port Said. Cardiff fragtede livligt, bl. a. til 4/3 Havre, 5/ Lissabon, 7/ à 7/6 Barcelona, 7/ Genua, Catania eller Messina, 6/ à 6/1¹/₂ Port Said, 8 Bombay. 10/ Singapore, 13/9 Hongkong, 6/9 Las Palmas, 14/ à 14/3 La Plata.

Spørgsmaal og Svar.

Sv.: 1) Har en Købmand Ret til at beregne sig Adresseprovision for indkommende Ladning, naar der i Certepartiet staar anført: — „i Libau er Skibet fri for al Adresseprovision og Kommission“ —?

2) Har Modtageren Ret til at beregne et Skib Leje af Sække ved Losning af en Ladning løs Rug; i Certepartiet staar ikke anført, at Losningen skal ske i Følge Lossepladsens Kutyme?

J. M. Rasmussen,

3-m. Skonnert „Najaden“, Svendborg.

Sv.: ad 1) Nej.

ad 2) I Følge Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære er Modtageren i Libau berettiget hertil, thi efter de Undersegelser, som nævnte Forening har foretaget netop dette Spørgsmaal vedrørende, er dette en gammel Kutyme i Libau, og denne Kutyme er nylig gjort til Bestanddel af Børsusancerne, der som bekendt har Lovkraft, idet Bestemmelsen herom i Børsusancerne, der blev vedtaget i Oktober f. A., lyder saaledes:

„Mit Schüttgut, wie Kohle, Salz u. s. w., hier ankommende Schiffe sind verpflichtet, auf Verlangen die Ladung, in Säcken herauszugeben.“

Ugens Havarier.

Elin, Barkskib af Østhammer, er, paa Rejsen fra London til Kjøbenhavn med en Ladning Kokes, strandet i Taage ved Tønsberg. Skibet er fuldt af Vand og bliver rimeligvis Vrag.

Gudmund, Galease af Rønne, er, paa Rejsen fra Klintehamn til Svaneke med en Ladning Kalksten, strandet paa Sydsiden af Øland. Galeasen, der er fuld af Vand, bliver rimeligvis Vrag.

King Edward, Dpsk. af Kjøbenhavn, er, efter Grundstødning ved Masnedund, indgaaet til Helsingør for at dokke og reparere sin Bundskade.

Dalny, Dpsk. af Libau, kom den 1. ds., paa Rejsen fra Methil til Hjemstedet med Kul, paa Grund paa Middgrund. Flot med Assistance og efter at en Del af Lasten var losset.

Falster, Dpsk., kom den 29. December, paa Rejsen fra Stege hertil, paa Grund i Grønsund. Flot med Assistance af Dpsk. „Aalborg“ og ankommet hertil.

Martha, Barkskib af Fane, er ankommet til Hamburg med Huder fra Rio Grande. Skibet har været paa Grund ved Helgoland og kom flot med Assistance af Fiskere fra Helgoland.

Hertha, Bjærgningsdpsk., kom den 1. ds. paa Grund ved Lynetten, men atter flot med Assistance af Dpsk. „Kattegat“.

Normandiet, Dpsk. af Esbjerg, har ved Udsejlingen fra Rouen den 4. ds. været i Kollision med Dpsk. „Lutèce“.

Killena, Barkskib af Sønderho, blev, medens det laa langs Kajen i Las Palmas den 24. December, paasejlet af Londoner Dpsk. „Inchnoor“ og fik en Del Skade om Styrbord. „Killena“ loss og reparerer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa J. R. Andersens Staalskibsbyggeri paa Frederikshavn pr. Svendborg vil i de nærmeste Dage Kølen blive lagt til en mindre Staalskonnert med Motor. Skibets Ejer og Fører vil blive Kaptajn R. Nielsen, for Tiden Fører af Skonnerten „Niels“ af Feje.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 8de Januar.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Biga 4. Januar fra Aarhus 23.. — Alexandra, Kylesbeck, ankom hertil 30. December fra Boston. — Algarve, Borries, ankom hertil 8. Januar fra Oporto. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kingbridge 4. Jan. til Messina. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 5. Januar til Riga. — Arkansas, Petersen, pass. Dartmouth 17. Decbr. for New York. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 5. Jan. for Antwerpen. — Arno, Struberg, afg. fra Swansea 5. Januar til Leghorn. — Axelhus, Sørensen, afg. herfra 7. Jan. til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til London 6. Januar herfra. — Beira, Lunge, ankom til Ghent 4. Januar fra Riga. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Newcastle 31. Dec. herfra. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afg. fra Denia 6. Dec. til Malaga. — Douro, Mortensen, ankom hertil 3. Jan. fra Lissabon. — Florida, Ørum, afgik fra New Orleans 22. Dec. hertil. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 3. Dec. for Rouen. — Garonne, Kromann, ankom hertil 4. Jan. fra Dunkerque. — Georgios I, Bjørn Sørensen, ank. til Rouen 3. Jan. fra Riga. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 1. Januar fra Kristiania. — Hjelm, Sørensen, afgik fra Aalborg 7. Jan. hertil. — Hengest, Harder, ankom hertil 7. Januar fra Sunderland. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Lissabon 7. Januar fra Palermo. — Jolantha, Simonsen, afg. fra Riga 6. Jun. til Dunkerque. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 4. Januar fra Windau. — Kentucky, Staal, ankom hertil 7. Januar fra New York. — Kiew, Andreassen, pass. Holtenau 7. Jan. for Hull. — Kursk, Gommesen, afgik fra Ghent 4. Januar til Neufahrwasser. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ank. til Antwerpen 5. Decbr. herfra. — Loire, Craignon, pass. Holtenau 6. Dec. for Dunkerque. — Louisiana, Andresen, afgik fra Kristiania 28. Dec. til New York. — L. P. Holmblad, Gøtsche, afgik fra Boston 3. Januar hertil. — Maja, Iversen, ankom hertil 7. Januar fra Danzig. — Moskov, Meldahl, ankom til Dunkerque 5. Januar fra Reval. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Kristiania 28. Dec. til Boston. — Nordjylland, Kragh, ankom hertil 7. Jan. fra Libau. — Nishnij Novgorod, Nidersee, afg. fra Dunkerque 5. Januar til Newcastle. — O. B. Suhr, Larsen, ank. til Newcastle 7. Januar fra Rouen. — Omsk, Jonsen, pass. Brunsbüttel 6. Jan. for Hull. — Perm, Christensen, afg. fra Hull 7. Januar hertil. — Pregel, Olsen, 'ankom til Riga 5. Januar fra Antwerpen. — Rita, Shibbye, afgik fra Hamburg 7. Januar hertil. — Seine, Dampt, ankom til Bordeaux 30. Decbr. herfra. — Texas, Andersen, afgik fra Philadelphia 20. Dec. hertil. — Thyra, Fischer, afgik fra Reval 5. Jan. til Riga. — Tiber, Bech, ankom til Rouen 4. Jan. fra Riga. — Valdemar, Jonsen, ank. til Antwerpen 6. Jan. fra Riga. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 6. Jan. for Rouen. — Viking, Meyer, ankom til Antwerpen 28. Dec. fra Riga. — United States, Wulff, afg. fra New York 5. Januar til Kristianssand. — Riberhus, Bønnelykke, afgik fra Arendal 6. Januar Nordpaa. — Vadso, Poulsen, afg. fra Manchester 4. Januar til Liverpool. — Rogaland, Wiese, ankom til Stettin 6. Januar herfra. — Bodil, afgik fra Dunkerque 7. Januar hertil. — Napoli, Brinch, ankom til Pillau 26. Dec. fra Antwerpen. — Fridtjof, Neland, afgik fra Stettin 23. Decbr. til Manchester. — Peruvia, Dresse, ankom til New Orleans 29. Decbr. fra Philadelphia. — Lauschan, Sperling, afg. fra Baltimore 23. Decbr. til Korsør. — C. P. A. Koch, Sørensen, ank. hertil 30. Dec. fra Vestnorge. — Klar, Rabe, ankom til Reval 6. Januar fra Baltischport. — H. A. Hartmann, afgik herfra 5. Jan. til Reval. — Esbjerg, Søeberg, afg. fra Stockolm 7. Jan. til Skutskær. — M. G. Melchior, Hardt, ankom hertil 7. Januar fra Vestnorge. — Skalholt, Larsen, afg. fra Stockholm 6. Jan. til Riga. — Vesta, Godtredsen, afgik fra Thorshavn 6. Januar hertil. — Tjaldur, Rothe, afg. fra Leith 5. Januar til Færøerne.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, ankom til Barry 25. December. — Sigurd, P. L. Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 5. Januar, best. til Sunderland. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, ankom til Aleksandria 4. Januar. — Erik, A. S. Mahncke, ankom til Newport 5. Januar. — Volmer, J. Petersen, afgik fra Stettin 4. Januar, bestemt til South Shields. — Dan, Th. H. Petersen, afg. fra Lübeck 7. Januar, bestemt til Newport Mon. — Knud II, Meyer, afg. fra Methil 27. December, bestemt til Genua. — Uffe, Juul Larsen, ankom til Algier 7. Jan. — Danmark, C. M. Kraemer, ank. til Sunderland 31. December. — Ragner, Holst, afgik fra Sunderland 5. Jan., best. til Stettin. — Skjold, N. O. Rise, afgik fra Antwerpen 7. Januar, bestemt til Sunderland. — Halfdan, Chr. S. Hansen, afgik fra Neufahrwasser 3. Jan., bestemt til Sunderland. — Olaf, J. P. Jørgensen, ankom til Middlesbro 7. Januar. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Huelva 7. Jan. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Algier 6. Jan., best. til Huelva. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Sunderland 8. Januar.

Viking. Bjørn, Drescher, afgik fra Newfairwater 5. Jan., best. til Methil. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Korsør 5. Jan., best. til Sunderland. — Ulf, C. Huus, afg. fra Sunderland 7. Jan., bestemt til Nizza.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Novorossisk 1. Januar. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Genua 24. Decbr., bestemt til Baltimore. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Sevilla 1. Januar. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Neapel 22. Dec. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra St. Vincent 6 Jan., best. til Havre. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Riga 6. Januar, bestemt til Rouen. — Pawel Andrejef, Tannebek, ankom til Hull 5. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Genua 24. December. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Riga 31. Decbr., bestemt til Rouen. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Libau 4. Januar, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til London 28. December.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, ankom til Dunston 8. Jan. — Helga, Olsen afg. fra Tynen 8. Jan. — Martha, Christensen, ankom til Santander 5. Januar. — Elna, Ratbje, ankom til Oran 8. Januar. — Therese, Larsen, afgik fra Bona 31. Decbr. — Simone, Møller, afg. fra Oran 1. Januar. — Jeanne, Løffler, ankom til Oran 5. Januar.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ankom til Åbo 5. Januar. — Nancy, Jessen, ank. til Swansea 2. Januar. — Nautik, Christensen, ankom til Esbjerg 7. Jan. — Nordsøen, Gram, afgik fra Llanely 4. Jan., best. til Kbhvn. — Nexos, Basse, afgik fra Reval 5. Januar, bestemt til Dunkerque. — Nora, Pedersen, ankom til Brunsbüttelkoog 7. Jan. — Cito, Iversen, ank. til Hamburg 5. Januar. — Ellen, Gregersen, pass. Grimsby 4. Jan., best. til Norrkøping. — Fylla, Thøgersen, ankom til Geestemünde 31. Dec. — Gerda, Th. Nielsen, ank. til Rivadesella 6. Jan. — Napoli, Brinch, ank. til Königsberg 26. Dec. — Bodil, Larsen, afg. fra Dunkerque 7. Jan., best. til Kbhvn. — Dagmar, Mathiasen, afg. fra Antwerpen 5. Jan., best. til Königsberg. — Nerma, Lauritzen, ank. til Liverpool 6. Jan. — Alfa, J. Nielsen, afgik fra Esbjerg 5. Januar, best. til Granton.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til South Shields 8. Jan. — Ingrid, Winther, ankom til Torre Annunziata 7. Januar. — Karen, Eriksen, ankom til Limasol 28. Decbr.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Cardiff 5. Januar. — Dagny, Fischer, pass. Kanalen 6. Januar. — Alexy, Lorentzen, ankom til Santander 7. Januar. — Mary, Clausen, ank. til Treguier 7. Januar.

Nordsøen. Nordland, Møller, afgik fra Aarhus 4. Jan., bestemt til Boness. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Cardiff 6. Jan. — England, Andersen, afgik fra Esbjerg 5. Jan. — Holland, Poulsen, afgik fra Bandholm 3. Jan., bestemt til Swansea. — Rusland, Madsen, afgik fra Libau 3. Januar, bestemt til Ghent.

Urania. Polarstjernen, Christensen, afgik fra Odessa 3. Jan., best. til Kbhvn. — Ekliptika, Hemminge, ank. til Methil 29. Decbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Boston Dock 2. Jan. — Urania, Clausen, ankom til Middlesbro 2. Januar.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afgik fra Kallundborg 4. Jan., best. til Newcastle. — Carl Heckacher, Starck, ank. til Kbhvn. 6. Januar.

Østersøen. Astoria, Neergaard, ank. til Kbhvn. 3. Jan.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Blyth 8. Januar.

Inga. Flandria, Poulsen, afgik fra Leith 7. Jan., best. til Burntisland. — Carbonia, Winckler, ankom til Blyth 2. Januar.

Dan. Fionia, Hansen, afgik fra Masnedsund 6. Januar, bestemt til Burntisland. — Selandia, Troensegaard, afgik fra Rouen 7. Januar, best. til Leith.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Riga 5. Januar. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Odessa 27. December. — Flynderborg, Larsen, ankom til Santander 25. December. — Fredensborg, Winther, afg. fra Kbhvn. 8. Jan. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Cardiff 24. Decbr. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Savona 5. Jan. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Newport News 3. Jan. — Rosenborg, Hansen, ank. til Ghent 5. Januar. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Hull 8. Jan. — Stegelborg, Lund, ankom til Blyth 7. Jan. — Søborg, Fischer, ankom til Jarrow 2. Januar. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Bilbao 7. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Königsberg 2. Januar. — Klampenborg, Palm, ankom til Dunkerque 3. Jan. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Odessa 2. Januar. — Silkeborg, Pedersen, ankom til West Hartlepool 6. Jan. — Skodaborg, Schultz, afg. fra Savona 5. Jan. — Tuborg, Agerlin, ankom til Ghent 5. Januar. —

Ulfsborg, Eriksen, ankom til Genua 7. Jan. — Vordingborg, Petersen, ank. til Neufahrwasser 5. Jan.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ankom til Kbhvn 8. Jan. — Dansborg, Kühl, ankom til Genua 2. Januar. — Jægersborg, Larsen, ankom til Montrose 5. Januar. — Kallundborg, Nielsen, ank. til Kbhvn. 8. Jan. — Taarnborg, Matzen, ankom til Blyth 8. Januar.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Riga 5. Jan. — Peter Mærsk, Grove, ankom til Riga 5. Jan.

Havet. Fyen, Andersen, afgik fra Newcastle 8. Januar.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. til Riga 8. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Grangemouth 7. Januar. — Helene, Sørensen, ank. til Kjøbenhavn 5. Jan. — Agn etc. Petersen, afgik fra Esbjerg 8. Januar, best. til Methil. — Hermia, Hansen, afg. fra Kbhvn. 6. Jan., best. til Blyth. — Alice, Schultz, afg. fra Fredericia 8. Jan., best. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Kiel 7. Januar, bestemt til Grangemouth.

Det æstasiatiske Kompagni. Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Port Said 2. Jan. — Siam, Cortsen, afgik fra Cuddalore 6. Januar. — St. Domingo, F. Gabe, afg. fra Tjilatjap 30. Decbr. — Siberien, Madsen, ankom til Kbhvn. 7. Januar. — Birma, C. Jensen, afgik fra Kobe 6. Jan. — Nikobar, Rambusch, ankom til Aden 13. Decbr. — Kina, H. P. Berg, afgik fra Hongkong 7. Januar. — Cambodia, Dahlenborg, afgik fra Kobe 6. Jan. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra La Pallice 30. Decbr.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, C. van Deurs, afg. fra Vera Cruz 5. Jan., best. til Habana. — St. Jan, Christensen, afgik fra Hamburg 8. Jan., best. til Kbhvn. — St. Thomas, Hansen, afgik fra Cadix 1. Januar, best. til St. Thomas.

Ærs. Energi, Nielsen, ankom til Sunderland 2. Januar. — Erindring, Hansen, ank. til Malmø 7. Januar.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Cardiff 4. Januar. — St. St. Blicher, Christensen, afgik fra Kbhvn. 6. Jan. — Hans Tausen, Klaborg, ankom til Hamburg 6. Januar. — H. C. Andersen, Rasmussen, afgik fra Danzig 7. Jan. — Ajax, Brorsen, ank. til Methil 7. Jan. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Cardiff 4. Januar. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Stockholm 2. Januar. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Frederikshavn 5. Jan. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Helsingør 8. Jan.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Libau 4. Jan., best. til Rouen. — London, Bom, ankom til Aalborg 7. Jan. — Paris, Tholander, ankom til Boness 29. Dec. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Demerara 29. December, bestemt til Liverpool.

Mercur. Berlin, Krogh, ankom til London 4. Januar. — Wien, Brink, ank. til Colastine 1. Jan. — Roma, v. Thun, afgik fra Cardiff 6. Jan., best. til Spezia.

Holm & Wonild. Anna, Jensen, ank. til Ghent 7. Jan. — Erik, Nielsen, ankom til Aarhus 2. Jan. — Svend, Jacobsen, ank. til Riga 24. December. — Axel, Christensen, afg. fra Kiel 7. Jan., best. til Blyth. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Kiel 3. Jan. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ankom til Grimsby 5. Jan. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Newport 2. Jan. — Angantyr, Holm, afgik fra Danzig 1. Januar, bestemt til London. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ankom til Grimsby 2. Jan. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Sunderland 4. Januar, best. til Torre Annunziata. — Veratyr, Villadsen, ankom til Cardiff 5. Januar.

Frem. Austa, Bagger, ankom til London 27. Decbr. — Freja, Nielsen, ank. til Wisnar 5. Jan. — Tor, Frijs, ank. til Kbhvn. 8. Jan. — Hertha, Rasmussen, ankom til Åhus 8. Januar. — Express, Hald, ank. til Kbhvn. 2. Januar.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Clausen, afg. fra Hamburg 9. Januar, best. til Warkworte.

Europa. Europa, Hansen, ankom til Hull 6. Januar. — Tyskland, Danstrup, afgik fra Aarhus 7. Januar, best. til Frederiksstad.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ank. til Burntisland 7. Jan. — Slesvig, Svarrer, ankom til Rouen 30. Decbr.

Hamlet. Herleve, Hintze, afgik fra Rouen 7. Januar, best. til Swansea.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ankom til Seaham 4. Jan. — Margrethe, Chr. Lund, ank. til Kolding 3. Januar. — Henning, Kusk Jensen, afgik fra Seaham 4. Januar, bestemt til Nakskov.

Sejlskibe.

Esbjerg. Octa, Pedersen, ankom til Esbjerg 2. Januar. — Urda, Jacobsen, ankom til Cadiz 7. Januar. — Inga, Hansen, ankom til Gibraltar 8. Januar, bestemt til Hull.

Fans. Nordby. Wilhelmine, Lauridsen, ank. til Newcastle N. S. W. 26. December fra Port Natal. — Sørine, Andersen, ankom til Port Elisabeth 29. December fra Rio Janeiro. — Copley, Struckmann, passerede Ventnor 25. December fra Falmouth, bestemt til Neufahrwasser. — Prins Valdemar, Hansen, afgik fra Malmø paa Slæb 31. December, ankom til Moss 2. Januar.

Fans. Sanderho. Martha, Møller, ankom til Altona 5. Januar fra Rio Grande.

Svendborg. Embla, Hansen, ankom til Newcastle 1. Januar. — Flora, Sørensen, ankom til Grimsby 30. Decbr. — Union, Olsen, ankom til Courseulles 31. December. — Standard, Rasmussen, ankom til Fowey 31. December. — R. P. Petersen, Andersen, ankom til Grimsby 1. Januar. — Iris, Hansen, ankom til Flensborg 1. Januar. — Vega, Madsen, ankom til Leith 3. Januar. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Swinemünde 3. Jan. — Cornwall, Petersen, ankom til Skien 4. Januar. — Fanny, Hansen, ankom til Aalborg 5. Januar. — Vesta, Poulsen, ankom til Gøteborg 4. Januar. — Hans Emil, Hansen, ankom til Åhus 5. Jan. — Maagen, Jensen, ank. til Dieppe 5. Januar. — Haabet, Andreaesen, ank. til Rønne 6. Januar. — Hansigne, Nielsen, ankom til Grangemouth 7. Januar. — Triton, Nielsen, ank. til Rotterdam 5. Januar. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til London 6. Januar. — Noah, Poulsen, ankom til Dieppe 6. Januar. — Delos, Andersen, ankom til Aberdeen 7. Jan. — Roma, Jensen, ankom til Rudkjøbing 7. Januar. — Ignatz Breum, Lund, ankom til Ghent 7. Januar. — Dannebrog, Mortensen, ankom til Falmouth 7. Januar.

Ærs. Kronen, Hermansen, ankom til Gøteborg 7. Jan. — Alma Marie, passerede Dungeness 22. December vestgaende. — Laura, Jensen, afgik fra Cadiz 1. Januar. — Vera, Mygind, ankom til Kolding 31. Decbr. — Norden, Rasmussen, ankom til Bilbao 1. Januar. — Harris, Thorsteinson, passerede Dungeness 1. Januar østg. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom til Aarhus 3. Januar. — Ærø, Christensen, ankom til West Wemyss 3. Januar. — Astræa, Svane, afgik fra Laguna 4. Januar. — Wemyss Castle, Bandholm, ankom til Marstal 5. Januar. — Jørgen Olsen, passerede Beachy Head 5. Januar vestg. — Atlantic, Rasmussen, ankom til Arendal 7. Januar. — J. A. Kromann, Christensen, ankom paa Rørvig Red 7. Januar. — Frem, Haagensen, ankom til Gøteborg 5. Januar. — Gemma, Hansen, ankom til Gøteborg 6. Januar. — Emilie, Friis, ankom til Udbyhøj 6. Januar. — Karen, Albertsen, ankom til Flensborg 6. Januar. — Argus, Jensen, afg. fra Berwich 4. Januar. — Maren, Albertsen, ankom til Ramsgate 6. Januar. — Marie, Østermann, ankom til Warnemünde 7. Januar.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 25 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordseen. Fyrskibet „Horns Rev“. Paa Grund af Havari paa Stangen til Gnisttelegrafnettet om Bord i Fyrskibet „Horns Rev“ er Gnisttelegraf-Forbindelsen midlertidig afbrudt. Stormvarsel-Signaler kan derfor ikke vises.

Vyl V. Den 7de Januar 1907. Et stort Sømærke er observeret 4 Kml. V. for Fyrskibet „Vyl“.

Graadyb. Lystønden „Søren Jessens-Sand“ er inddraget for Is og Vintersømærket udlagt.

Østersøen. Bøgestrøm. Lødsfartøjet i Bøgestrøm er inddraget for Is. Lødserne har saavidt mulig Station ved Bønsvig.

Smaalands-Farvandet. Bøgestrømmen. Stenhagen. Stenhagen Fyr er slukket; det tændes snarest muligt igen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Grefswalder Bodden. Fyrskibet „Palmerort“ er inddraget for Is.

Darsøer Ort N. Tønden Darsøer Ort N. er flyttet og ligger nu i 32 Fod Vand. 54° 33' 35" N. Br. 12° 33' 40" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 26de December 1906. 51° 7' N. Br. 1° 28' Ø. Lgd. Et drivende Vrag, med en Mast staaende.

Den 27de December 1906. 51° 14' N. Br. 1° 51' Ø. Lgd. Et kærtret Skib.

Norge. Stadt. Mellem Vossa og Jelseskjærene strækker der sig et Rev med en mindste Dybde af 15 Favne. Da det med svær Sø kan bryde paa Revet, bør man i saa Fald holde uden om Bukketyvene.

Tyskland. Wangeroog Fyr. I Wangeroog Fyr er Lysvinklen med Tre-Blink fra S. 88 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem V. til N. 19 $\frac{1}{2}$ ° V. forandret til at vise Fem-Blink.

Jage. Fyrskibet „Genius Bank“ er atter udlagt.

Holland. I Holland er Afmærkningen upaalidelig paa Grund af Isgang. Den rød og sort lodret sribede Lystønde i det N.-lige Udlob af West-Hellegat, de rød og sort vandret sribede Lystønder Nr. 1 og 4 i Vuile, de røde Lystønder Nr. 1 og 2 i Beningen, de sorte Lystønder Nr. 3 og 5 i Aardappelengat og den sorte Lystønde Kwak er inddraget for Is.

Krammer. Et Fartøj er sunket i Krammer mellem Stumptønde Nr. 3 og sort Lystønde Nr. 4. En stump Vragtønde er i 5 Fv. Vand udlagt ved Vraget. 51° 41' 1" N. Br. 4° 8' 22" Ø. Lgd.

Den røde Lystønde Nr. 3 i Vuile, den røde Lystønde Nr. 2 ved Kwaden Hoek, den sorte Lystønde Nr. 4 i Slijkgat og de røde Lystønder Nr. 3 og 6 i Bokkegat er inddraget for Is.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Shetland Isles. Balta Island. Paa Muckle Head, Balta Island, gives Taagesignal med et Taagehorn, der drives med Haandkraft og giver To-Stød hver 2 Minutter, Stød 4 S., Pause 2 S., Stød 4 S., Pause 110 S. Signalet gives for Sildefiskerne fra 15de Juni til 30te August, men man maa ikke stole paa det. 60° 45' N. Br. 0° 47' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Adour. I Løbene i Adour foretages Uddybning Ø. og V. for Casquets. Det Ø.-lige Løb kan kun benyttes om Dagen og med den største Forsigtighed. I det V.-lige Løb viser Uddybningsmaskinerne, naar de ligger Ø. for Løbets Midte, 2 røde Fyr eller et sort Flag, og naar de ligger V. for Løbets Midte to grønne Fyr eller en rød Stander. Ligger de tæt til Midten vises desuden to sorte Balloner lodret for hinanden paa Toppen af Masten.

Prince Edwards Islands S.-Kyst. Bedeque Bay. Miscouche Shoal. En sort, cylindrisk Lystønde, der viser rødt Lys med hyppige Formærkelser, er i 3 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt ved SØ-Enden af Miscouche Shoal, 3 Kml. N. 47° V. fra Sea Cow Head og 2 $\frac{3}{4}$ Kml. S. 45° V. fra Indian Point Fyr. 46° 21' 0" N. Br. 63° 51' 34" V. Lgd.

Nova Scotia S.-Kyst. Sambro Island midlertidige Fyr er nu slukket og det ny Blinkfyr, der hver 5 S. viser hvidt Et-Blink, tændt. Flammens Højde: 136 Fod. Synsvidden: 17 Kml. 1ste Ordens Linseapparat. Fyrtaarnet er nu 80 Fod højt og malet hvidt. 44° 26' 10" N. Br. 63° 33' 28" V. Lgd.

Nova Scotia V.-Kyst. Yarmouth Sound. Hen and Chickens. Den røde Spidstønde ved V.-Siden af Hen and Chickens Shoal er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, som viser rødt Lys med hyppige Formærkelser.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Rockland Harbor. En lille 11 Fods Klippe er fundet i Rockland Harbor N.-lige Del, fra Kanten af Jameson Point i S. 66 $\frac{3}{8}$ ° V. og fra Rockland Belgebryder Fyr i N. 54 $\frac{1}{8}$ ° V.

Fyrskibet „Cape Elizabeth“. I Fyrskibet „Cape Elizabeth“ Nr. 72 gives nu Undervands Taagesignal med Klokke, der giver Nr. „74“ saaledes: 7 Slag, Pause 5 S., 4 Slag, Pause 10 S.

Massachusetts. Boston Bay. Marblehead. Den hvide Spirtønde med sort Bur, Race Buoy, i Boston Bay er inddraget.

Cape Cod Bay. Plymouth Ledefyr. Ved Plymouth (Gurnet) Ledefyr er anbragt en Taageklokke, der hver $\frac{1}{2}$ Minut giver To-Slag 42° 0' 12" N. Br. 70° 38' 4" V. Lgd.

Vineyard Sound. Fyrskibet „Sow and Pigs“. I Fyrskibet „Sow and Pigs“ Nr. 41 gives nu Undervands Taagesignal med Klokke, der giver Nr. „7“, saaledes: 7 Slag, 4 S. Pause, 7 Slag, 4 S. Pause.

Massachusetts, New York og New Jersey. Undervands Taagesignaler er kun anbragt af Fyrvæsenet paa følgende Fyrskibe: „Boston“ Nr. 54, „Pollock Rip Shoals“ Nr. 73, „Nantucket Shoals“ Nr. 66, „Fire Island“ Nr. 68 og „Sandy Hook“ Nr. 51. For Undervands Taagesignalerne i de øvrige Fyrskibe er Fyrvæsenet ikke ansvarlig.

Rhode Island. Fyrskibet „Brenton Reef“ I Fyrskibet

„Brenton Reef“ Nr. 39 gives nu Undervands Taagesignal med Klokke, der giver Nr. „39“ saaledes: 3 Slag, Pause 5 S., 9 Slag, Pause 5 S.

Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet „Cornfield Point“. I Fyrskibet „Cornfield Point“ Nr. 48 gives nu Undervands Taagesignal med Klokke, der giver Nr. „48“ saaledes: 4 Slag, Pause 3 S., 8 Slag, Pause 5 S.

New Haven Harbor. En rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er i 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt ved Vraget af Lægteren „Charles Mulford“, der ligger sunket ved Indløbet til New Haven Harbor, fra Southwest-Ledge Fyr S. i 26 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Merwins Point S. 62° Ø.

En rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i 21 Fod Vand udlagt ved Vraget af en Kullægter, der er sunket, fra Southwest-Ledge Fyr i S. 4° V., og fra New Haven Outer Breakwater Fyr i N. 68 $\frac{3}{4}$ ° Ø.

New York. Long Island. Montauk Point. En Kullægter er sunket 1 $\frac{1}{4}$ Kml. S. 78 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Montauk Point Fyr, Long Island Ø.-Ende. En Mast er over Vandet.

Dalaware Bay. Fyrskibet „Overfalls“. I Fyrskibet „Overfalls“ Nr. 69 gives nu Undervands Taagesignal med Klokke, der giver Nr. „69“ saaledes: 6 Slag, Pause 3 S., 9 Slag, Pause 5 S.

Maryland. Chesapeake Bay. Thomas Point S. Damperen „Macedonien“ er stødt paa en Hindring, i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra Thomas Point Fyr i S. 2 $\frac{3}{4}$ ° Ø. og fra Poplar Island i N. 39 $\frac{1}{4}$ ° V.

Hampton Roads. Elizabeth River. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 24 Fod Vand udlagt tæt SV. for Vraget af Lægteren „John R. Zimmermann“, der er sunket paa Hampton Roads, fra Old Point Comfort Fyr i S. 29 $\frac{1}{3}$ ° V. og fra Sewall Point Piers Yderende i N. 7 $\frac{1}{2}$ ° V.

Fleet Point. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa V.-Kanten af Fleet Point Flats. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en rød Pæl, der staar i 9 Fod Vand, $\frac{1}{12}$ Kml. S. 66 $\frac{3}{8}$ ° Ø. fra Great Wicomico River Fyr. Samtidig er Fleet Point Flats Spidstønde Nr. 2 inddraget. 37° 48' 39" N. Br. 76° 17' 5" V. Lgd.

Virginia. Back River. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 18 Fod Vand udlagt ved Vraget af Skonnerten „Silver Star“, fra Back River Fyr i N. 40 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og fra The Marches Fyr i S. 44° Ø.

Old Plantation Flats Fyr. Ved Old Plantation Flats Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 8 S. giver Et-Stød, Stød 6 S., Pause 2 S. Naar Sirenen er i Uorden, slaas hver 15 S. paa Klokke med Maskinkraft. 37° 13' 44" N. Br. 76° 2' 50" V. Lgd.

North Carolina. Fyrskibet „Cape Lookout Shoals“ Nr. 80 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 71 inddraget.

South Carolina. Winyah Bay. Et hvidt, fast Fyr, Rabbit Island Fyr Nr. 2, er tændt paa Ø.-Siden af Løbet ud for Rabbit Island. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en Pæl, mærket 2, som staar i 11 Fod Vand, $\frac{5}{8}$ Kml. S. 21 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Baaken, hvorfra Sampit River forreste Ledefyr tidligere vises. 33° 19' 48" N. Br. 79° 16' 46" V. Lgd. Samtidig er Hare Island hvide, faste Pælefyr Nr. 7 slukket.

Florida. Florida Reefs. American Shoal. American Shoal Fyr er atter i Orden. 24° 31' 24" N. Br. 81° 31' 13" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Knoll Klokketønde Nr. 2 paa Ø.-Siden af Main Ship Channel, ud for S.-Enden af Southeast Shoal, er flyttet og ligger nu 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 15 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Sand Island Fyr.

Mobile Ship Channel. Mobile Ship Channel røde, faste Fyr Nr. 4, der vises fra en Baake $\frac{7}{8}$ Kml. S. 6 $\frac{1}{3}$ ° V. fra Mobile Bay Fyr, er atter tændt, og det midlertidige Fyr slukket.

Mobile Ship Channel røde, faste Fyr Nr. 2 er atter tændt, og det midlertidige Fyr slukket. Fyret vises fra en Baake, som staar i 17 Fod Vand, $\frac{5}{16}$ Kml. S. for dets gamle Plads, paa Ø.-Siden af den gravede Rende. 30° 17' 2" N. Br. 88° 2' 1" V. Lgd.

Mobile Ship Channel Fyr Nr. 14 og 16 er atter i Orden og de midlertidige Fyr slukket.

Mobile Ship Channel Middle Ground. Mobile Ship Channel Middle Ground hvide, faste Fyr er atter tændt, og det midlertidige Fyr slukket. Fyret vises fra en Baake, der staar i 24 Fod Vand, lidt N. for dets gamle Plads. Flammens Højde: 33 Fod. 30° 15' 14" N. Br. 88° 2' 16" V. Lgd.

Choctaw Pass Channel. Paa Choctaw Pass Channel bageste Ledefyrs Plads er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Det vises fra en rød Mast med frkantet Tavle paa Toppen.

Louisiana. Mississippi River. Southwest Pass. I Southwest Pass er følgende Tønder udlagt:

Southwest Pass Entrance sorte Stumptønde Nr. 1, 4 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 29 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Southwest Pass Fyr. Southwest Pass Entrance sorte Spirtønde Nr. 3, 1,000 Alen N. 34 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra

Tønde Nr. 1. De sorte Spirtønder Nr. 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19 og 21 hver 1,000 Alen N. $84\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. fra den foregaaende.

Mississippi. Mississippi Sound. Horn Island Pass. I Mississippi Sound er udlagt: Horn Island Range South lodret stribede Spidstønde i 18 Fod Vand, fra Horn Island Wood venstre Kant i N. 52° Ø. og fra Round Island Fyr i S. $43\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. Horn Island Range North lodret stribede Spidstønde i 18 Fod Vand, fra Horn Island Woods venstre Kant i N. 38° Ø., og fra Round Island Fyr i S. $61\frac{1}{4}^{\circ}$ Ø. Tønderne angiver det dybeste Vand fra Ø.-Enden af Horn Island NNØ. etter i Mississippi Sound.

Louisiana. Mississippi River. Jump. Jump hvide, faste Fyr, ved den øvre Side af Jump Munding, er atter tændt. $29^{\circ} 16' 34''$ N. Br. $89^{\circ} 21' 9''$ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i Oktober 1906 i 16 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11 $\frac{1}{2}$ Fod.

Argentina. Brightman Inlet. Labyrinth Head. Paa Labyrinth Head er opført en pyramideformet Baake. $39^{\circ} 26''$ S. Br. $62^{\circ} 3''$ V. Lgd.

Et nyt Løb, som fører ind i Brightman Inlet, er afmærket saaledes: En rød Spidstønde $2\frac{1}{4}$ Kml. S. 88° Ø. fra Baaken paa Labyrinth Head. En rød Spidstønde med Stage $12\frac{1}{4}$ Kbl. N. 80° Ø. fra samme Baake. En rød Spidstønde $12\frac{1}{4}$ Kbl. S. 79° Ø. fra samme Baake. En rød Spidstønde $7\frac{1}{2}$ Kbl. S. 82° Ø. fra samme Baake. For Indgaaende i Brightman Channel skal Tønderne holdes om Bagbord.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Mallorca. Puerto de Palma. Ved Puerto de Palma er til Brug ved Uddybning for en Tværmole udlagt seks sorte Tønder ud for Fyret paa Molen i indtil 1 Kbl. Afstand fra Molen.

Italien. Livorno. Vraget af Damperen „Segesta“, der laa sunket i den N.-lige Del af Indløbet til Inderhavnen i Livorno, er borttaget.

Østerrig-Ungarn. Sebenico. Øen Provicchio. Sepurine. Paa Yderenden af Molen i Sepurine er tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 24 Fod. Synsvidden: 3 Kml. De lyser fra N. 51° V. gennem N. og Ø. til S. 23° Ø. 22 Fod høj Fyrpæl. Med Storm af Ø. og SØ. kan Fyrene ikke tændes. $49^{\circ} 44'$ N. Br. $15^{\circ} 47'$ Ø. Lgd.

Golf von Cattaro. Bai von Teodo. Pynt Zeljano. 60 Alen uden for Pynt Zeljano er i 8 Fod Vand udsat en Jernstage med hvid Ballon. $42^{\circ} 26'$ N. Br. $18^{\circ} 41'$ Ø. Lgd.

Agljer. Cap Carbon. Den 20de December 1906 er det midlertidige Fyr paa Cap Carbon slukket og det permanente Fyr tændt. Det er et hvidt Lynfy, der hver 20 S. viser Tre-Lyn, Lyn 0_{88} S., Mørke 3_{77} S., Lyn 0_{98} S., Mørke 3_{77} S., Lyn 0_{88} S., Mørke 11_{99} S. Lysevnen: 33 Kml. I øvrigt er Fyret uforandret. $36^{\circ} 46' 35''$ N. Br. $5^{\circ} 6' 22''$ Ø. Lgd.

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

Røde Hav. The Brothers. Den 15de December 1906 er det hvide Blinkfy paa The Brothers tændt permanent og det midlertidige Fyr slukket. Nærmere Oplysning senere. $28^{\circ} 19'$ N. Br. $34^{\circ} 51'$ Ø. Lgd.

Malacca Stræde. Pulo Penang. Pulo Rimau. Den 5te Februar 1907 forandres Pulo Rimau Fyr med Formærkelser til at vise rødt Lys fra N. 76° V. gennem V. til S. 54° V., hvidt Lys fra S. 54° V. til S. 24° V., rødt Lys fra S. 24° V. gennem S. og Ø. til N. 36° Ø. $5^{\circ} 14'$ N. Br. $100^{\circ} 16'$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Pamaoekan Red. Ankerpladsen paa Pamaoekan Red er fra Hoek Bobos i N. 28° V. og fra Pamaoekan Ø.-Pynt i N. 53° Ø. $6^{\circ} 10'$ S. Br. $107^{\circ} 48'$ Ø. Lgd.

Sumatra N.-Kyst. Weh. Sabangbaai. Den sorte Stumpstønde S. for Kystrevet ved Hoek Masam er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys. $5^{\circ} 53'$ N. Br. $95^{\circ} 19'$ Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Langkatrivier. I Mundingen af Langkatrivier er de hvide Spidstønder Nr. 1, 2 og 3, samt de sorte Stumpstønder Nr. 1, 2 og 3 inddraget. De hvide Spidstønder Nr. 4-8 har nu Nr. 1-5, og de sorte Stumpstønder Nr. 4-7 har Nr. 1-4. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er udlagt $2\frac{1}{2}$ Kml. N. 6° V. fra Fyrtaarnet paa den venstre Bred. Synsvidden: 6 Kml.

Golfe du Tonkin. Baie d'Halong. I Baie d'Halong er følgende Grunde fundet: En 8 Fods Klippe paa Ankerplad-

sen ved Pointe Henriette, 7 Kbl. S. 14° V. fra Boudha Hoved. En 4 Fods Klippe 2 Kbl. S. 71° V. fra Jonque V.-Pynt. og en 6 Fods Klippe 2 Kbl. S. 45° Ø. fra Øen Cirque NØ.-Pynt. En Klippe, som falder 1 Fod tør. $5\frac{1}{4}$ Kbl. N. 14° Ø. fra La Palourde, en Klippe, som netop falder tør. $2\frac{1}{2}$ Kbl. N. 48° Ø. fra La Reine, og en Klippe, som falder 1 Fod tør. $1\frac{1}{4}$ Kbl. N. 70° V. fra S.-Pynten af l'Ermitte. La Reine er den lille Ø, som ligger 12 Kbl. S. 30° fra La Palourde.

China. Yang Tse Klang. North Channel. Drinkwater Point. Paa Drinkwater Point er opført en 60 Fod høj Baake med sort Stage og Ballon, $2\frac{1}{2}$ Kml. S. 72° Ø. fra Hao Chin Chiang Kirke, paa det Sted, hvor Fyret tidligere stod. $31^{\circ} 27'$ N. Br. $121^{\circ} 48'$ Ø. Lgd.

INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 10. Januar 1907. — Kaptajn Schmiegelow. — Undervands Klokkesignaler. — Fragtmarkedet. — Spørgemaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibeefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm	Bredde 30 Øre
De øvrige Sider	— — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kredformænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	108 ³ / ₄	103 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
Danmark.....		86	86 ¹ / ₄
Norden.....	106 ¹ / ₂	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		85	85 ¹ / ₂
Carl.....		104 ¹ / ₄	104 ³ / ₄
Dannebrog.....	97 ³ / ₄	97 ³ / ₄	98
Skjold.....		78	78 ¹ / ₄
Urania.....		78 ¹ / ₂	79 ¹ / ₂
Union.....		85 ³ / ₄	86 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		95 ¹ / ₂	96
Hejmdal.....	116	116 ¹ / ₂	117 ³ / ₄
Østasiatiske.....	142 ¹ / ₂	142 ¹ / ₄	142 ¹ / ₂
Østersøen.....		90 ¹ / ₂	95
Nordsøen.....		—	45
Gorm.....		101	103
Torm.....	82 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂	84
Inga.....		80 ¹ / ₂	81
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		110	118
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		33	39 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....	72	72	72 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.....	121	120 ¹ / ₂	121
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		101	105
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₂	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		88 ¹ / ₂	87
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		89 ¹ / ₂	91
4 % — — 2. Serie..		95	95 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 ³ / ₄	91
4 % — — 7. — ..	95 ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		93	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	141	140 ³ / ₄	141
Privatbank.....	129 ³ / ₄	129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Landmandsbank.....	140— ¹ / ₄	140	140 ¹ / ₄
Handelsbank.....	145— ¹ / ₄	145	145 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	125	125	125 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	105 ³ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Helsingørsk Jærnsk.....		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	172— ¹ / ₂ — ³ / ₄	172 ³ / ₄	173
Bryggeri Aktier.....	144— ¹ / ₂	144 ¹ / ₄	144 ¹ / ₂

Veekselkurser d. 8. Januar 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.28	18.23
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	150.90	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Januar 1907.

Russiske Noter.....	215.35
4 % Russiske Consols.....	79.00
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	73.00
5 % Mexikanske 1899.....	101.60
5 % Rumænske Stats.....	101.50
4 % — — 1890.....	94.80

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

„Foren. Dampsk.“ 96,000, „Ny foren. Dampsk.“ 56,000, „Kbhvn.“ 12,000, „Danmark“ 6,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 2,000, „Dannebrog“ 10,000, „Hejmdal“ 12,000, „Carl“ 22,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 60,000, „Gorm“ 4,000, „Østas. Komp.“ 100,000, „Urania“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Den Danske Handelsflaades Skoleskib

for Befalingsmænd

„VIKING“,

hvis Formaal er at give unge danske Mænd praktisk og teoretisk Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden, forventes at paabegynde sit Togt i Begyndelsen af April Maaned.

Formularer og Blanketter til Ansøgninger og Attester faas ved Henvendelse til Aktieselskabets Kontor, Østbanegade 3, København Ø.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling sidst i Januar i Vejle, og anmodes d'Herrer Kredsfornmænd om at indsende Forslag, der ønskes behandlede paa Generalforsamlingen til Sekretæren, senest 19. Januar. Dagsorden vil senere blive sendt til Kredsfornmændene.

P. B. V.

Nicolaisen.

Galease

„Elisabeth“ af Aalborg, dr. 26,15 Netto Registertons, ladende c. 1100 Ctnr., 3000 Kbf. Træ, er billigt til Sale ved Henvendelse til Skibsfører K. D. Knudsen, Danmarksgade 53, Aalborg.

Aktieselskabet

Det Dansk-Russiske

Dampskibsselskab

afholder ekstraordinær Generalforsamling **Torsdag den 17. Januar 1907 Kl. 11 Fm.** paa Børsen — Indgang under Rampen — med følgende

Dagsorden:

- 1). Forslag fra Bestyrelsen om Udvidelse af Selskabets Aktiekapital med 5 Millioner Kr. til 10 Millioner Kr.
- 2). Forslag fra Bestyrelsen om Forandring i Vedtægternes §§ 5, 6, 7, 8, 9 og 10.

Til Forslagenes Vedtagelse kræves kvalificeret Majoritet, samt at mindst ²/₃ af Aktiekapitalen er repræsenteret paa Generalforsamlingen — alt overensstemmende med Vedtægternes § 15.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor paa Børsen fra den 3. til den 15. Januar inkl. mod Legitimation overensstemmende med Vedtægternes § 12.

Bestyrelsen.



Emallen
paalægges varm — ¹/₁₆“ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kelderne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Frederikshavn's Skibs-Bundfarve og Emaljefabrik. Brun Patent-Kobberfarve for Træskibe. Rød, grøn og hvid Patent-Bundfarve til Lystfartøjer. Emaljefak, hvid og andre Kulører for saavel udvendig som indvendig Lakering. **A. C. Andersen.** Telegr.-Adr.: „Bundfarvefabriken“. Telf. 159.

Indbydelse til Aktietegning i **DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“.**

I Henhold til Lovenes § 1 har Bestyrelsen besluttet at udvide Selskabets Aktiekapital med Kr. 400,000 til Kr. 2,000,000 ved Udstedelse af 350 Aktier à Kr. 1,000 og 100 Aktier à Kr. 500.

De nye Aktier, der emitteres til en Kurs af 101 pCt., forbeholdes alene Selskabets Aktionærer, saaledes at Kr. 4000 af de ældre Aktier giver Ret til Tegning af en ny Aktie à Kr. 1,000 eller Kr. 2,000 af de ældre Aktier til en Aktie à Kr. 500 og saaledes at, hvis Aktiebeløbet ikke herved fuldtud optages, Retten til at erhverve de resterende Aktier forbeholdes de Aktionærer, der maatte ønske at tegne sig for yderligere Beløb i Forhold til disses anmeldte ældre Aktier.

De nye Aktier deltage lige med de ældre Aktier i Udbyttet for 1907 og betales med:

21 pCt.....	ved Tegningen
30 pCt.....	den 15. Februar
50 pCt.....	den 15. April.

Om ønskes kan Indbetalingen af det fulde Beløb ske ved Tegningen med Fradrag af 5 pCt. Rente p. a. for de to sidste Indbetalingsrater, beregnet fra Tegningsdagen til de angivne Betalingsterminer.

Tegningen finder Sted paa Selskabets Kontor, Stockholmegade 55, den 15.—18. Januar fra Kl. 11—2 ved Forevisning af de ældre Aktier eller ved Angivelse af Numrene paa noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 8. Januar 1907.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet „Heimdal“

Martin Carl

Chr. Hecksher.

H. Klitgaard.

A. V. Knudsen.

J. Werner.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

Galease
„Anni Tlode“ til Salg. Maaler
22,22, laster c. 50 Tons Død-
vægt, 15 Foks Storluger. Pris
1200 Kr. Henvendelse til
Skibsfører **H. Hansen**, Fjelle-
broen pr. Vester Skjærninge.
J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 38169
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

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.)

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagel henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Skonnert
„Familiens Haab“ af Rudkjø-
bing, der maalet 33⁰⁰/₁₀₀ Tons
Netto og laster 70 Tons Død-
vægt, er billig til Salg i Rud-
kjøbing ved Henvendelse til
Ejeren, Skibsfører **H. J. Hansen**,
Nørrebro, Rudkjøbing.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 6598. Telef. 6598.
Mekanisk & elektr. Etabl
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Ved Stranden 2. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

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 & Helsingørsskibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark
AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes
Andels-Losseklub
Aarhus
paatager sig alt Losse- og Ladvingsarbejde til Nutidens billigste Priser.
Erbodigst
Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasse Hus.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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. Triel i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

KOTKA Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS Stufveri förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

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

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

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.
Telegramadresse: Rømer.

N. J. Pedersen
Skibsproviantering.
73 Havnegade 73
Esbjerg.

Karl Boström
Hangö, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsexpedition og
Speditionforretning.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Wonsild & Søn.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.
Hans Smith.
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Gæstehavnen ved Langebo.
• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

Thomas Møller
Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og
Hampetovværk.
Nyhavngade 6. Aalborg.

Alle gamle
Metaller
Messingspaaner, gl. Zink, gl. Gummi, Zink-, Tin- og Bly-
aske købes til Eksport til
allerhøjeste Pris.
Joh. P. Boldt
Haugerg. 22. Hj. af Aabenraa. Telf. 7784

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Sinearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

 ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

 DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERTH B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tæller

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse Skråderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafkes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Januar 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amfante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blåkes Kedler
 Higginsons selvvm. Losschjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hor, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler
 billigst en gros & en detail hos
S. FRIEDLÆNDER
 Kgl. Hof-Papirhandel.
 Kjøbmagergade 26. Telefon 1030 & 3442.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. 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.

Condensed Milk.

„Milkmaid“ Brand „Ideal“ Brand
 sukret. usukret.

Fineste Produkt.
Største Holdbarhed.

Faas overalt.



MILKMAID

Aut. Forhryringsagenter,
 Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
 gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Toldbodg. 2.
 Tlf. 237. Priv. Amager 408x.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
 Telf. 1330. Hellerup 243.

Carl Nilsson
 Telegr.-Adr.: Carl Nilsson. Telf. 1268.
 Amaliegade 36
 Kbhvn. K.
 Fuldstændigt forholdet og uforholdet
 Lager af Maskin- og Cylinder-
 Olier samt alt til Forsyning af
 Dampskibs-Maskiner.
 Grundlagt 1888.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialiteter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Work are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
 Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

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.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

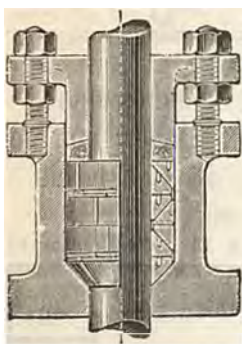
uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug



Howaldtswerke, Kiel.

Gedr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppehæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Marstal Staalskibsbyggeri

& Reparationsværft

ved

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalingsbeddinger.

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager. Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Sefartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Westend 8, 3. Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviensbyer.
Post-Adresse: Ved Stranden 2.
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Løge H. C. Lund, Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 9—8.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Berg & Larsen

forben Martin Niason

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

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Bortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „IDEAL“

Er solidt bygget
Er sikker i Drift
Er billig i Pris

M. Sikker Hansen

Gl. Gasværk, Aalborg

Ved Aarsskiftet.

Fragtmarkedet for Sejlere i 1906.

Det nu forløbne Aar begyndte med den samme flove Stemning, hvormed Aaret 1905 endte, hvad Østersøtrafikken angaar, og Grunden dertil var, at man ikke vidste, hvordan den ny tyske Toldlov vilde virke; dette ramte særlig Stensejladsen fra Sverrig og Udførslen af Korn fra Tyskland. I Midten af April begyndte Kornforretningen imidlertid at tage livligt fat, og den 23. Juni blev en Overenskomst mellem Sverrig og Tyskland ratificeret, hvorefter Import af hugne Sten til Tyskland atter blev mulig, og der kom nu meget Liv i denne Trafik. Paa et Punkt har dog den tyske Toldlov ladet sig mærke, og det er paa udenlandsk Byg til Ølindustri, og der har derfor i 1906 kun været en lille Eksport fra Danmark til Tyskland af denne Vare. Ret betegnende er det at se, at medens der f. Eks. fra Greifswald til Hamburg blev betalt 6 M. pr. Ton, sluttedes der samtidig fra danske Havne til c. 3 M., saa Tolden paa udenlandsk Byg maa vel i Tyskland være ret betydelig. Endnu en Omstændighed, som ligeledes lod sig mærke for Sejladsen, var den betydelig mindre Høst af Raps-sæd i Donau-Egnene, som kun androg c. 10 pCt. af Høsten i det foregaaende Aar; som Følge deraf har der kun været meget lidt at gøre med Oljekager. Danzig, som saaledes ellers bruger en Mængde Skibe lige fra medio August til henimod Aarets Slutning, har kun haft ganske enkelte Ladninger til svenske Havne, og noget lignende har været Tilfældet fra de nordfranske Havne. Endvidere har man i Aarets Løb set det Særsyn, at Rusland har importeret endog saa ret betydelige Kvanta af Korn, særlig Rug. Trafiken paa de russiske Østersøpladser har ellers ikke været saa god som tidligere Aar. Saaledes blev fra Petersborg noteret i Maj 12 M., Riga, Libau 11 à 12 M., medens Raten hen i August og senere gik op til 13, 14 à 15 M. Heller ikke for Strejker har man været skaanet. Fra Ruslands Side var man vel alt forberedt derpaa, og Generalstrejker udeblev heller ikke, men ogsaa i flere af de tyske Østersøhavne, saaledes Königsberg, Stettin og Rostock var der Havnearbejderstrejker, uden at disse dog i væsentlig Grad generede den mindre Sejlskibsflaade. Derimod var der en Strejke, som var mere følelig for Sejlerne, nemlig Strejken blandt Lervarearbejderne i de svenske Sundhavne, som varede 2 à 3 Maaneder.

Trælastmarkedet har ikke frembudt Forhold af usædvanlig Betydning. Lige i Slutningen af Sæsonen blev der sluttet til ret acceptable Rater, saaledes blev noteret Trångsund/Geestemünde 30 à 31 M., og der opnaaedes for enkelte Skibe til Danmark omkring 28 M.

Königsberg begyndte ligesom de fleste andre tyske Pladser meget mat og noterede i Marts 13 M. Rugbasis Danmark og til engelsk Kanal 1/9 à 1/10^{1/2} Hvedebasis; enkelte Skibe blev endog sluttet til 12 M. Markedet holdt sig saaledes til henimod Maj, da der noteredes 11 à 12 M., hvorimod Fragterne til England var c. 1^{1/2} d. højere. Nogen Bedring indtraf først i Midten af September, da der noteredes 15 Mk., i Slutningen af Maaneden endog 16 M. I sidste Halvdel af Oktober dalede Raten dog atter ned til 13 og 14 M., ja det blev saa flovt, at enkelte Skibe gik ledige derfra. I November begyndte det atter at rejse, i Midten af Maaneden var Raten oppe paa 16 à 17 M., i Slutningen paa 20 M. for atter i Midten af December Maaned at gaa ned til omkring 16 M.

Danzig. Som allerede nævnt har denne Plads savnet lidt af sin sædvanlige Interesse ved den rent ubetydelige Eksport af Oljekager. Som sædvanlig er der sluttet en Del Trælaster til engelske og franske Havne samt til danske og tyske Pladser. Med Korn har der været noget at gøre, men gennemgaaende til smaa Rater, saaledes blev pr. April noteret Havre til Dan-

mark, Sydsverrig 5 M., Rug 4 M., og i længere Tid var der saa godt som ingen Kornlaster at opdrive. I Slutningen af Juli blev noteret 5 M. for Rug, hvilken Rate holdt sig indtil Slutningen af September, hvor 1/2 M. mere blev gennemført; Oktober medførte atter en Stigning paa 1/2 M. Første Halvdel af November var der slet ingen Kornlaster at erholde, og først lige i Slutningen af Maaneden blev noteret 6 à 7 M., i December 7 à 7^{1/2} M.

Stolpmünde, Rügenwalde og Kolberg har ogsaa været flov. I Januar blev sluttet for Rug 4^{1/2} M., men ellers har Fragten det meste af Aaret fra disse Pladser varieret omkring 5, 5^{1/2} à 6 M. for Havre, i Juni blev endog fra Rügenwalde sluttet til 4 M.; der var ret ofte Perioder, hvor der slet intet var at opnaa fra disse Pladser.

Stettin har gennemgaaende i det forløbne Aar været mindre god. Pr. f. o. w. blev noteret til Boness, Salt 6/6, til Königsberg, Neufahrwasser 3^{1/4} M. for Brikketter; da Sejladsen aabnede, blev der imidlertid gennemført for Fosfat til forskellige danske Havne omkring 4 M. Fragten var dog senere 3^{1/4} à 3^{1/2} M. indtil henimod Juni, da den dalede for atter i Slutningen af Maaneden at gaa lidt højere. I Slutningen af September var der en rigtig god Periode, og der blev sluttet for Mel til Danmark 70 Pf. I Oktober var det atter flovere, og flere Skibe foretrak at forsejle til Pladser som Anklam og Wolgast, hvor 5 M. for svært Korn blev gennemført. I November blev det endnu daarligere, og der blev sluttet 3^{1/4} à 3^{1/2} M. til sydsvenske Havne; i de aller sidste Dage ved Sejladsens Slutning gik det atter op til 4 à 4^{1/2} M.

Stralsund, Greifswald og Barth var ved Sejladsens Begyndelse ligeledes flov. Henimod Midten af April begyndte der først for Alvor at komme Kornladninger i Markedet til 3^{1/2} M. Omkring Midten af Maj laa det atter flovere, men da Tilbudet af Skibe ikke var saa stort, gennemførtes dog stadig omkring 3^{1/2} M. I Begyndelsen af September blev der sluttet fra Stralsund til 4^{1/2} à 4^{3/4} M., Greifswald 5 à 5^{1/4} M. alt til Danmark, Sundhavn, hvilket holdt sig indtil Slutningen af Aaret, da det atter blev noget flovere.

Rostock var til at begynde med heller ikke bedre, og i Marts Maaned gik Skibe endog ballastet derfra. Omkring Midten af April og henimod Efteraarssæsonen noteredes og sluttedes 3 M. for svært Korn og 4 M. for Havre. I Juli Maaned gik flere Skibe tomme derfra; i Slutningen af August noteredes 3^{1/2} og 4 M. og i Slutningen af September 4^{1/2} M., som blev det højeste, der opnaaedes fra Rostock forrige Aar. I Slutningen af Aaret blev det ogsaa fra denne Plads noget mattere, og enkelte Skibe autog 4 M., alt for svært Korn.

Wismar og Lübeck har som sædvanlig været paa til dels det samme Fragtniveau. Lübeck har dog gennemgaaende været en Kende bedre, og der er sluttet til omkring 3, 3^{1/2} à 4 M. — I Wismar var der imidlertid i Juli Maaned en ret flov Periode, saaledes maatte et lille Skib paa c. 1000 Centner gaa derfra med halv Ladning. I November var det derimod i Lübeck rigtig godt, og der blev gennemført for flere Skibe for Hvede 5 M. til Sundhavn.

Neustadt, Heiligenhafen og andre nærliggende Pladser har i Efteraarets Løb placeret ikke saa faa Skibe, særlig for Hvede til omkring 3, 3^{1/2} à 4 M.

Hamburg begyndte i Februar Maaned med 6 M. til Slesvig-Holsten for i Marts at gaa ned til 4^{1/2} à 5 M. April 4 à 4^{1/2} M. og i Juni helt ned til 3^{1/2} M. I August blev sluttet til 5 à 5^{1/2} M., September til 6 M., ja i en enkelt Periode blev sluttet til 7 M., alt til Danmark. Det har isvrigt vekslet ret meget paa denne

Plads, men gennemgaaende har Forholdene været bedre end det foregaaende Aar.

Kjøbenhavn har som altid i Aarets Løb haft sine fløve Perioder, men set under et har der ikke været saa lidt at gøre. Særlig var der en Periode i Oktober Maaned, hvor der ligefrem var mange Laster i Markedet, uden at der dog blev gennemført overdreven høje Rater. Ved Aarets Begyndelse blev sluttet til Stubbekjøbing 18 Øre, Rudkjøbing 15 Øre for Majs, Bomuldsfrøkager til Slesvig-Holsten 5 M., Falkenberg, Ystad 22 Øre. I Sommerens Løb blev der kun opnaaet 9 à 10 Øre til Pladser som Stege, Stubbekjøbing; 12/13 Øre til Nykjøbing F., og til Rostock, Stettin blev endog sluttet for Majs til 2 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{3}{4}$ M. I Slutningen af Aaret blev der atter gennemført gode Rater, saaledes Ystad og Nysted Bomuldsfrøkager 25 Øre, Svendborg, Hvede 18 Øre.

Fra danske Provinshavne har Trafiken ikke været saa stor som forrige Aar. Som ovenfor nævnt har den tyske Told svækket den sædvanlige Bygekspport til Hamburg en Del, dog blev der sluttet nogle Skibe, saaledes fra Hølbæk til 3 M. Til Kjøbenhavn er gennemført fra Kallundborg og nærliggende Pladser 13 à 15 Øre. Til Norge har ogsaa været enkelte Byg- ladninger til Fragt omkring 5 Kr.

Fra Sverrig og da navnlig Sydsverrig blev Trafiken overordentlig livlig, efter at Toldforhandlingerne mellem Sverrig og Tyskland var ordnede. Karlshamn placerede en Mængde Skibe; derimod var der i Halmstad Periode, hvor der til dels blev stoppet af Mangel paa tilhugne Sten. Lysekil havde ogsaa en Periode, hvor det næsten ikke var muligt at opdrive en Last til Tyskland, antagelig af samme Grund som i Halmstad.

De svenske Sundhavne. Da den tidligere omtalte Strejke var afsluttet, blev det ogsaa fra disse Pladser ret livligt, men til Tider var der en ret lang Tørn. Hen paa Efteraaret blev der fragtet til noget højere Rater end sædvanlig, saaledes opnaaedes for Kiel, Flensborg 3 $\frac{3}{4}$ M., Aarhus 4 Kr., til Königsberg, Danzig 4 $\frac{1}{2}$ à 5 M.

Kjøbenhavn, d. 17. Januar 1907.

Fra Generaldirektoratet er d. 29. December f. A. udsendt nedenstaaende Cirkulære til Toldstederne:

Gensidig Anerkendelse af Dansk og Fransk Skibsmaal. Efter at Frankrig ved et Dekret af 22. Juni 1904 fra d. 1. Juli s. A. har lagt den i Danmark fra d. 1. April 1895 gældende „British Rule“ til Grund for Skibes Maaling i franske Havne, er der under 7. November 1906 mellem Danmark og Frankrig afsluttet en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Skibsmaal ved Opkrævning af Skibafgifter, saaledes at den i danske Skibes Nationalitets- og RegistreringsCertifikater, udstedte d. 1. April 1895 eller senere, angivne Netto Register-Tonnage samt den i franske Skibes Maalingsdokumenter (certificat de jauge), udstedte d. 1. Juli 1904 eller senere, angivne „tonnage net“ skal tages for gyldig paa samme Maade, i samme Udstrækning og i samme Øjemød henholdsvis i franske og i danske Havne, dog at det forbeholdes de vedkommende Myndigheder i hvert Land til Brug ved Afgiftsberegningen af foretagne Rettelse af det andet Lands Tonnageangivelser, for saa vidt væsentlige Uoverensstemmelser maatte blive konstateret.

Som Følge heraf er Skibsmaalings-Cirkulæret Nr. 5 af 8. Januar 1896 — for saa vidt det angaar den gensidige Anerkendelse af dansk og fransk Skibsmaal — ophævet (jfr. Tillægs-Skibsmaalings-Instruktion Nr. 1 af 1. September 1901, Side 38, Punkt 5).

Traadløs Telegraf i D. F. D. S.'s Dampere. Som tidligere meddelt har D. F. D. S. afsluttet Kontrakt

med The Amalgamated Radio-Telegraph Co. om Installation af Stationer for traadløs Telegrafering i Selskabets 4 transatlantiske Passagerskibe: „Oscar II“, „Hellig Olav“, „United States“ og „C. F. Tietgen“.

Stationerne indrettes baade efter de Forest's og Valdemar Poulsens System, og man bliver herved i Stand til at telegrafere fra Skib til Skib eller fra Skib til Kyststation med de Forest's System i en Afstand af 500 Kvartmil og med Valdemar Poulsens System i en Afstand af 1,400 Kvartmil. The Amalgamated Radio-Telegraph Co. opretter samtidig Kyststationer paa Norges Vestkyst, Sletlandsøerne, Hebriderne, Vestkysten af Irland, Magdalen Island (lige Vest for New Foundland) og forskellige Steder i Nærheden af New York. Installationen er allerede paabegyndt i „Oscar II“, der for Tiden staar i Dok hos Burmeister & Wain, men „Hellig Olav“, der afgaar herfra d. 7. Februar, vil antagelig blive det første Skib, der afgaar med en Station, der er færdig til Brug. Naar Stationerne er fuldt færdige, vil man altid kunne være i Forbindelse med Skibene enten over England eller over Amerika, undtagen paa en Strækning, der svarer til 1 à 2 Dagsrejser.

Minimums Fragterne for Sejlskibe. Det skal siges til de danske Sejlskibsreders Ros, skriver „Norges Sjøfartstidende“, at disse holder strengt paa de Minimums Fragter, som de satte sig som Maal at opnaa paa Kjøbenhavnermødet i September. Et Mæglerfirma i Kristiania, som tidligere Aar har sluttet mange danske Sejlskibe fra Norge omkring denne Aarstid for meget lave Fragter, har hidtil ikke sluttet et eneste i Aar, og det ser foreløbig heller ikke ud til, at noget dansk Skib vil blive sluttet saa snart, idet Fragterne fremdeles holder sig under de fastsatte. Enkelte danske Rederier har givet Bæsked om, at Mæglerne her ikke en Gang behøver at telegrafere deres Ordre, hvis de ikke er til eller over Minimums Raten.

Skibsfarten paa Storbritanniens og Irlands Havne har i 1906 været større end noget tidligere Aar. De fra Udlandet ankomne Skibe havde en Tonnage af tilsammen 41.96 Millioner Tons mod 40,00 i 1905 og 39,90 Millioner i 1904. Opgangen er næsten to Millioner Tons fra 1905 til 1906, mod kun en Tiendedel Million fra 1904 til 1905.

Ny Amerika-Linje. London, d. 7. Januar. (Ritz. Bur.). Til „Daily Mail“ meldes fra New York: En ny amerikansk-evropæisk Dampskibslinje er bleven dannet. Selskabet har en Aktiekapital paa 1 Mill. Pund Sterling. Den ny Linjes Skibe skal sejle mellem New York, Rotterdam og Hamburg. Det første Skib afgaar fra Hamburg d. 19. ds.

Drukne danske Sømænd. Faaborg, d. 14. Januar. (Ritz. Bur.). I Følge hertil indløben Meddelelse fra Føreren af tremastet Skonnert „Danmark“ af Faaborg, Kaptajn Storm, er to Mand af Besætningen druknet ved Indsejlingen til den spanske By Requejada. De to Mænd skulde gaa i Land med Skibets Baad, men denne kæntrede i Brændingen. De omkomne er Letmatros Th. Olsén fra Færøerne og Jungmand Enevold Iversen fra Skive.

Fra Frederikshavn skrives til os d. 15. ds.:

Passeret Vrag. Mandag Formiddag d. 14. ds., med Hirtshals Fyr i misv. SØ. til S. i c. 1½ Kml. Afstand, passerede vi et større Stykke Vrag, som var fast i Bunden og ligger meget farligt for Sejladen.

H. J. Hansen,
Fører af S/S. „Herminia“.

Rettelse. I „Dansk Søfartstidende“ for 10. Januar staar Pag. 13, Sp. 1, L. 24 f. n.: „alle“. Læs: „nogle“.

Adresseprovision i Libau.

I Anledning af Besvarelsen af et Spørgsmaal i forrige Nummer af Bladet, om hvorvidt en Købmand i Libau har Ret til at beregne sig Adresseprovision for indkommende Ladning, naar der i Certepartiet staar anført, „at Skibet er fri for al Adresseprovision og Kommission“, hvilket Spørgsmaal vi besvarede med „Nej“, har vi senere modtaget nedenstaaende nærmere Oplysninger om Børs Usancerne, som vi ikke vil undlade her at fremdrage, da Købmanden efter disse Bestemmelser alligevel har Ret til at beregne sig denne Provision, til Trods for at Certepartiet siger det modsatte.

I Deres ærede Blad af 10. ds. findes under Afnittet „Spørgsmaal og Svar“ følgende Spørgsmaal fremsat af Kaptajn J. M. Rasmussen, 3-m. Skonnert „Najaden“: „Har en Købmand Ret til at beregne sig Adresseprovision for indkommende Ladning, naar der i Certepartiet staar anført: „I Libau er Skibet fri for al Adresseprovision og Kommission“, hvortil der er svaret „Nej“. Dette Svar er imidlertid ikke korrekt, idet „Libauer Usancernes“ Paragraf 1 bl. a. indeholder følgende Bestemmelse: „Jedes mit Ladung hier ankommende Schiff ist verpflichtet an den Empfänger der Ladung, die Adressprovision von 40 Kop. pro geladene Last zu bezahlen. Die in einer answärts abgeschlossenen Chartepartie enthaltene Bestimmung: „frei von jeder Adresse in Libau“ ändert obige Bestimmung nicht, wenn nicht etwa diese Bedingung von dem hiesigen Empfänger oder Ablader eingegangen ist. Dem Eigenthümer oder Führer des Schiffes ist es freilich unbenommen, dasselbe mit Bewilligung des Abladers resp. Empfängers durch seinen Agenten clariren zu lassen, in welchem Falle er dennoch die Adressprovision dem Empfänger resp. Ablader zu zahlen hat.“

Endvidere siger Anmærkningen i samme Paragraf:

„Liegt eine besondere contractliche Vereinbarung „über die Höhe der Adressprovision in einem gegebenen „Fall unter der Benennung „Commission“ oder drgl. vor, „durch welche ein anderer als der usancemässige Betrag „der Adressprovision festgesetzt wird, so wird entweder „der contractliche oder der usancemässige Betrag nach „Wahl des Empfängers oder Abladers, nicht aber beide „gleichzeitig berechnet.“

Det fremgaar altsaa af foranstaaende, at Skibet maa betale Adresseprovisionen.

Kjøbenhavn, d. 11. Januar 1907.

Robert Christensen.

I Deres Nummer af 10. ds. stiller Føreren af 3-m. Skonnert „Najaden“ af Svendborg følgende Spørgsmaal:

„Har en Købmand Ret til at beregne sig Adresseprovision for indkommende Ladning, naar der i Certepartiet staar anført „i Libau er Skibet fri for Adresseprovision og Kommission“?

som De besvarer med „Nej“.

Dette Svar er i Overensstemmelse med Logik og sund Menneskeforstand, hvad der imidlertid ikke synes at have været vejledende, da „Libauer Børsen Usance“ blev lavet. Denne Usance bestemmer nemlig, at Adressaten altid er berettiget til at beregne Skipperen Adressekommission, selv naar Certepartiet bestemmer, at Skibet skal være fri for Adressekommission, undtagen i det Tilfælde, hvor Modtageren af Lasten og Befragteren er en og samme Person. Denne Usance er stadfæstet af den russiske Regering, og der er om dette Spørgsmaal tidligere faldet forskellige retslige Domme, som steds har anerkendt Usancens Gyldighed, d. v. s. Ladningsmodtagernes Ret til at beregne Adressekommission til Trods for, at Certepartiet Betingelserne bestemmer det modsatte.

Dette til Advarsel for Redere og Kaptajner, som kunde formene sig fuldt ud dækkede ved en Klausul som den af „Najadens“ Fører anførte, men som derved vilde udsætte sig for en Skuffelse; det bør erindres, at det ikke er Smaating, det drejer sig om, idet Adressekommissionen udgør c. 20 Kopek pr. Ton.

Man har jo den Udvej at angribe Befragteren, som ved Certepartiet overfor Kaptajnen har forpligtet sig til, at der ikke vilde blive afkrævet Adressekommission, men Resultatet er tvivlsomt, navnlig naar Certepartiet indeholder den sædvanlige Cessor clause „charterer's responsibility to cease as soon as the cargo is shipped.“

Antwerpen, d. 12. Januar 1906.

De Leeuw & Philippsen.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har der i et Par Retninger været sluttet særdeles livligt, nemlig for Kul fra England til Middelhavspladserne og Korn fra La Plata, men næsten alle andre Steder har der hersket mere Ro over Befragtingerne. Navnlige Cardiff sluttede i forrige Uges første Halvdel efter en betydelig Skala til Middelhavet, og der blev blandt andet betalt til Genua Rater varierende fra 7/1½ til 7/6 Neapel, Livorno 6/7½ for prompt Lastning, Algier for Baade paa 2,000 Tons Frcs. 6,75, Aleksandria for større Skibe 6/9, medens der fra Tynen sluttedes til 6/4½ à 6/10½ til Genua eller Neapel. I Begyndelsen af Ugen var Aktiviteten stærkest, senere maatte forholdsvis noget lavere Fragter akcepteres, til Dels paa Grund af Vanskeligheden ved at arrangere Tørn. Blandt hjemgaaende Befragtinger maa nævnes 7/9 à 8/ Bomuldsfrø fra Algier U. K., Bougie/Middelsbro 6/, Benisaf/Tyne 6/3, Algier/Barrow 6/6, Bilbao/Cardiff større Baade à 4/6, Middlesbro 4/10½ à 5/. Sortehavs Markedet har været stille, hovedsagelig som Følge af den russiske Jul, og der vil rimeligvis hengaa endnu en Uges Tid, inden Korntilførslerne fra Indlandet bliver normale. Ellers er Situationen med Hensyn til Raterne temmelig uforandret, idet Berthraten for Januar Lastning holder sig paa c. 8/3 fra Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn. Sulina har betalt 8/ til Rotterdam, 10/ til Havn mellem Bergen/Kristiania, medens Kuskudji for en 6,000 Tons Dampere betalte 8/3 til Emden. Ertsmarkedet har forøvrigt været det livligste; Poti sluttede til 11/6 Bologna, 11/3 Middlesbro, Nikolajeff til 8/7½ Rotterdam, prompt. Nordamerika er vedblivende meget stille; fra Baltimore

sluttedes Dampere til Rotterdam à 8/ Netto. Wilmington betalte for Bomuld til Liverpool 25/ Option, Bremen 1/3 mere. Galveston til Hamburg 10/6 Netto Charter, U. K. 10/3, alt for Januar Lastning. La Plata har særlig søgt prompte Skibe og betalt højere Rater. Et større Antal Skibe fandt saaledes Beskæftigelse til en Gennemsnitsfragt af 13/ fra Buenos Aires, medens der fra Lorenzo Grænsen blev betalt indtil 14/6, prompt. Fra Bahia Blanca sluttedes flere 5,000/6,000 Tons Baade til U. K. eller Kontinentet samme Rate, Lastning pr. Marts/April.

Østersømarkedet er uden Betydning; der er yderst lidt at gøre i enhver Retning. Kulpladserne kæmper stadig med at faa det Antal Skibe ekspederet, som strømmer til. Det er meget vanskeligt at arrangere Lasttørn, og det er derfor ikke underligt, at Eksportørerne er lavt stemte, hvad Fragten angaar, og at Rederne ser sig nødsaget til at acceptere saa lave Rater som 3/9 à 3/10¹/₂ til Aarhus eller Kjøbenhavn. Fra Tynen blev der iøvrigt sluttet til 5/ Reval, 650 Tons til Hobro 5/9, 750 til Åhus 6/, Methil/Fairwater à 4/. Udgaaende byder de russiske Havne, som er begunstiget af en ualmindelig mild Vinter, næsten intet. Riga noterer fl. 11/12 for D/B. B. til Rotterdam, Frca. 27 til Antwerpen og nominelt Frca. 18 for Hør til Ghent, Dunkerque. Libau, Windau 33/ à 35/ pr. Favn, 343 Kbf., Props; førstnævnte Havn desuden 11¹/₄ d. Havrebasis til Rouen, Dunkerque. I Petersborg, Kronstadt har i 1906 den danske Flaade som tidligere været godt repræsenteret i Aarets Løb; den staar saaledes, hvad Tonnage angaar, kun lidt efter den engelske, og i Sammenligning med Skibenes Antal kun efter den tyske. Man begynder saa smaat at arbejde paa Sommerfragter, særlig Papirtræ og Props, for hvilke der fra Finland til Nordfrankrig noteres Frca. 35. Fra Petersborg til Rotterdam Mark 23/24 pr. Favn, 216 Kbf.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Med Trælastbefragtninger gaar det for Tiden ret livligt, og der sluttes til, men ogsaa under de fastsatte Minimalfragter, bl. a. noteres der Hernøsand/Geestemünde 28 à 29 Mark, Itzehoe 29 Mark pr. f. o. w., Kotka/Varelerhafen 32 Mark pr. 1. Juni.

Hvad Kornmarkedet angaar, da ligger det endnu ret stille, og der udbydes saa godt som intet endnu pr. første aabne Vande. Rostock noterer dog for Havre til Danmark, Sydsverrig 4¹/₂ Mark, men vistnok uden at finde Reflektanter hertil.

ab Kjøbenhavn har det været overordentlig sparsomt med prompte Ladninger, men fra et Par forventede Dampere bliver der sikkert en Del Laster. Der er ellers sluttet til ret gode Rater, saaledes for Hvede til Odense 20 Øre, Majs til Støge 18 Øre, Svaneke 23 Øre og Ben til Rendsborg 7 Mark.

ab de svenske Sundhavne noteres til Kiel/Flensborg 4 Mark, Wismar 4¹/₄ Mark.

ab Sydsverrig noteres til Kiel Bloksten 5¹/₂ à 6 Mark, Neufahrwasser Kantsten 5 Mark, Lübeck Gadensten 5 Mark.

ab Drammen noteres pr. Marts/April Yarmouth 24/6, Devonport (not afloat) 24/6 à 25/, alt Høvellast, til Ghent Stav 26 à 27 Frca., samt Stenheller til Stettin (pr. April) 5¹/₂ Mark.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: I Miniums Fragtraterne fra Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund anføres Fragterne for et Skib paa indtil 100 Stdr. f. Eks. til 22/6, for efterfølgende 25 Stdr. 6 d. mindre pr. Stdr.

Der spørges:

Skal denne Bestemmelse forstaaes saaledes, at der — i Tilfælde af at et Skib laster nogle faa Stdr. over de 100 — for de første 100 Stdr. betales fuld Fragt, og at Fragten kun for det overskydende reduceres med de 6 d., eller menes der, at Fragten i et saadant Tilfælde skal reduceres med 6 d. for hele Partiet.

C. P. Lund,
Rønne.

Sv.: Vi har forelagt det stillede Spørgsmaal for Sejlskibsreder-Forbundet, der besvarer det saaledes:

Minimalfragtraterne siger udtrykkelig, at Raterne gælder for Skibe indtil 100 Stdr. og aftager med 6 d. for hver 25 Stdr. indtil 200 Stdr.; altsaa vil et Skib paa f. Eks. 110 Stdr. være berettiget til at slutte 6 d. lavere for hele Partiet.

Sp.: Et Skib anløber paa Rejsen imellem to udenlandske Pladser en dansk Provinshavn for at indlægge en Mand paa Sygehuset. Efter faa Dages Forløb afaar Manden ved Døden. Hvem skal afholde Udgifterne ved Mandens Begravelse, Rederiet eller Manden selv?

En Skibsfører.

Sv.: I Følge Sølovens § 93 er Rederiet forpligtet til at betale Mandens Begravelse.

Ugens Havarier.

Amor, Galease af Rudkjøbing er paa Rejsen fra Svendborg til Rudkjøbing med en Ladning Majs, kommen paa Grund ved Indsejlingen til Rudkjøbing. Dpsk. „Rolf“ har for-gæves søgt at faa Skibet flot.

Ekspres, tilhørende Burmeister & Wain, kom d. 11. ds. paa Vej til Refshaleen i Kollision med „Bien“ og fik Skade paa nogle Plader om Bagbord.

Mjøluir, Isbryderdpsk. har, medens den laa ved Halskov Bro, balt Ild om Bord, der dog hurtigt slukkedes. Den ar-rettede Skade repareres i Korsør.

Schlei, Dpsk. af Hamburg, der kom paa Grund ved Bogense, er nu kommet flot, efter at en Del af Ladningen var lossat i Løgtare. Indkommet til Bogense, tilsyneladende ubeskadiget.

Julie, Dpsk. af Gøteborg, der i Fjor strandede ved Rostock, er nu indbjerget hertil af det tyske Bjergningsdpsk. „Rügen“.

Malmø, Dampfærge, kom den 10. ds. paa Grund udfor Malmø Havn. Svitzers og Kockums bragte Skibet flot tilsyneladende ubeskadiget.

* Cabral, Dpsk. af London, er den 10. ds. fra Rejsen fra Novorrossisk til Nyborg og Svendborg med Solsikkekager strandet ved Lodbjerg Fyr. Besætningen, 33 Mand, er bjer-get. Skibet staar højt paa Land og bliver rimeligvis Vrag. Skibet er forsikret i Lloyds. Ladningen, der er c. 350.000 Kr. værd, er forsikret i Tyskland.

Catrine Miner, Galease af Fredericia, er paa Rejsen fra Mariager til Horsens med en Ladning Cement, grundstødt paa Samsø og er læk.

Hans Emil, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra St. Ybes til Åhus med en Ladning Salt været paa Grund, men kom flot ved egen Hjælp og ind til Malmø tilsyneladende ubeskadiget.

Caroline, Skonnert, er paa Rejsen til Nantes med Byg indkommet læk til Cuxhaven. Losser og reparerer.

* Gustaf, Dpsk. af Motala, er paa Rejsen fra Blyth til Stockholm med Kul strandet ved Thorsminde. Besætningen, 17 Mand, og 2 kvindelige Passagerer, blev reddet af Tus-kjør Redningsbaad. „Viking“ assisterer.

Thor, Dpsk. af Stockholm, kom paa Rejsen fra Stral-sund til Kjøbenhavn med en Ladning Rug paa Grund paa Søndre Røse, men kom hurtig flot og fortsatte Rejsen.

Greenwich, engelsk Dpsk., paa Rejsen fra Aarhus til Horsens med Solsikkekager, kom paa Grund paa Svane-grunden ved Endelave. Flot med Assistance af Svitzers „Helsingør“ og ind til Horsens.

Anna Marie, Galease, har den 12. ds. udfør Dragør været i Kollision med en Skonnert. Galeasen er læk og sat paa Land ved Møglebylille.

Yrsa, Dpsk. Nogle hundrede Sække Sesam og Kopra, oplossede fra denne Dampner paa Havnemølen i Aarhus, blev den 14. ds. ødelagt ved en Brand, der opstod paa Mølen.

Vordingborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Methil til Neufahrwasser haft haardt Vejr og faaet en Del ovenbords Skade.

Enigheden, Dpsk. af Marstal, har d. 12. ds. ved Udsejlingen fra Nakskov mistet Skruen og er indslæbt til Nakskov for at faa Reserveskruen paasat.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 8. ds. løb, i Følge „Svendb. Amtst.“, fra Skibsbygmester N. P. Petersens Værft paa Thure et nyt Skib af Stablen. Det maaler 175 Brutto Reg.-Tons, fik Navnet „Ivar Hvidtfeldt“ og skal være hjemmehørende paa Thure. Det rigges som tremastet Skonnert. Skibet skal føres af Skibsfører Christian Henriksen, og Skibareder Clemmen P. Henriksen bliver bestyrende Reder.

Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri har, i Følge „Børsen“, fra Bergnings- og Dykeri-Aktie-Bolaget Neptun i Stockholm faaet Ordre paa en stor moderne Bjærgningsdamper.

Et norsk Rederi har bestilt en Lastdamper paa 7,000 Tons.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

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

Stryg

Emil G. v. Höveling's Composition

over **X** med en Anden

og vælg den bedste.

Leverandør til Den danske Marine og Statsbanerne.

Einar H. Petersen, Vesterbrog. 139.

Telefoner: H 915 — 9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Krigslager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 15. Januar.)
Adolph Andersen, Schubert, ank. til Riga 4. Januar fra Aarhus. — Alexandra, Rabe, afg. fra Kristiania 11. Jan. til Boston. — Algarve, Borries, ank. til Reval 14. Januar herfra. — Anglo Danje, Wiberg, ank. til Messina 13. Jan. fra Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Riga 8. Jan. herfra. — Arkansas, Petersen, ank. til Filadelfia 10. Jan. fra New York. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 13. Jan. fra Algier. — Arno, Strubberg, afg. fra Swansea 5. Januar til Leghorn. — Axelhus, Strufve, afgik fra Arendal 14. Januar Nordpaa. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, afgik fra London 13. Januar til Aalborg. — Beira, Lunge, ank. til Swansea 11. Januar fra Ghent. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Ouessant 9. Januar for Genua. — Christian IX, Holm, ank. til Libau 14. Januar herfra. — C. F. Fietgen, Thomsen, afg. fra Kristianssand 13. Jan. til New York. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afg. fra Lissabon

13. Januar hertil. — Douro, Mortensen, ank. til Riga 11. Jan. herfra. — Florida, Ørum, pass. Dartmouth 13. Januar hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Rouen 9. Jan. fra Riga. — Garonne, Kromann, ank. til Windau 10. Januar herfra. — Georgios 1, Bjørn Sørensen, ank. til Blyth 12. Januar fra Rouen. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 1. Januar fra Kristiania. — Hjelm, Sørensen, ank. til Norrkøping 13. Januar herfra. — Høgest, Harder, ank. til Danzig 13. Jan. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Hanstholm 14. Januar hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. til Dunkerque 12. Jan. fra Riga. — Kasan, Hansen, afgik fra Libau 12. Januar til Hull. — Kentucky, Staal, ank. hertil 7. Januar fra New York. — Kiew, Andreassen, ank. til Hull 10. Jan. fra Libau. — Kursk, Gommessen, ank. til Danzig 10. Januar fra Ghent. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ank. til Antwerpen 5. Decbr. herfra. — Loire, Caignon, afgik fra Dunkerque 12. Januar til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. hertil 14. Jan. fra Pillau. — Louisiana, Andresen, afgik fra Kristiania 28. Dec. til New York. — L. P. Holmblad, Gøtsche, afgik fra Boston 4. Januar hertil. — Maja, Iversen, ank. til Danzig 12. Januar herfra. — Moskov, Meldahl, ank. til Methil 11. Januar fra Dunkerque. — Morse, Jacobsen, ank. hertil 14. Jan. fra Hamburg. — Nicolaj II, Lissner, pass. Dartmouth 3. Januar for Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ank. hertil 13. Januar fra Newcastle. — Nordjylland, Kragh, ank. til London 14. Jan. herfra. — O. B. Suhr, Larsen, ank. hertil 14. Januar fra Newcastle. — Omsk, Jonsen, ank. hertil 15. Jan. fra Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 18. Januar fra Kristiania. — Perm, Christensen, ank. til Windau 14. Januar herfra. — Pregel, Olsen, ank. til Riga 5. Januar fra Antwerpen. — Rita, Shibbye, ank. til Hamburg 14. Januar herfra. — Seine, Dampt, ank. til Dunkerque 14. Jan. fra Havre. — Texas, Andersen, ank. hertil 11. Januar Filadelfia. — Thyra, Fischer, ank. til Dundee 14. Jan. herfra. — Tiber, Bech, ank. til Cardiff 12. Jan. fra Rouen. — United States, Wulff, afgik fra Kristiania 15. Januar hertil. — Vendsysæl, Jacobæus, ank. til Havre 13. Jan. fra Rouen. — Viking, Meyer, afgik herfra 14. Jan. til Riga. — Esbjerg, Søbberg, ank. hertil 13. Jan. fra Østverrig. — Ribarhus, Bennelykke, afgik fra Trondhjem 12. Januar Sydpa. — Vadse, Poulsen, afgik fra Swansea 12. Januar hertil. — Rogaland, Wiese, afgik fra Stettin 10. Januar til Manchester. — Bodil, afgik herfra 12. Januar til Riga. — Peruvia, Dresse, ank. til New Orleans 29. Decbr. fra Filadelfia. — Lauschan, Sperling, afgik fra Baltimore 23. Decbr. til Korsør. — C. P. A. Koch, Sørensen, ank. til Stettin 15. Jan. herfra. — Klar, Rabe, afgik fra Reval 13. Januar hertil. — H. A. Hartmann, ank. til Reval 10. Jan. herfra. — M. G. Melchior, Hardt, ank. hertil 15. Jan. fra Stettin. — Norma, Nielsen, ank. hertil 14. Januar fra Liverpool. — Skalholt, Larsen, ank. hertil 14. Januar fra Riga. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Pillau 11. Jan. fra Antwerpen. — Napoli, Brinch, ank. til Antwerpen 14. Jan. fra Pillau. — Laura, Aasberg, afgik herfra 15. Januar til Island via Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Barry 11. Jan., best. til Palermo. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Kjøbenhavn 14. Januar. — L. H. Carl, I. P. Lorenzen, ank. til Aleksandria 4. Jan. — Erik, A. S. Mahncke, afgik fra Newport Mon 15. Januar, bestemt til Palermo. — Volmer, J. Petersen, ank. til South Shields 9. Januar. — Dan, Th. H. Petersen, ank. til Newport Mon 12. Januar. — Uffe, Juul Larsen, ank. til Huelva 12. Jan. — Knud II, Meyer, ank. til Genua 9. Jan. — Danmark, C. M. Kraemer, afgik fra Sunderland 10. Jan., bestemt til Neapel. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 12. Jan., best. til Sunderland. — Skjold, N. O. Riisø, ank. til Sunderland 8. Januar. — Halfdan, Chr. S. Hansen, ank. til Seaham 8. Januar. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til Newcastle 10. Januar. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Huelva 7. Januar. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til Huelva 9. Jan. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afgik fra Sunderland 12. Januar, best. til Marseille.

Viking. Bjørn, Drescher, ank. til Methil 11. Januar. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Sunderland 12. Jan., best. til Nizza. — Ulf, C. Huus, afg. fra Sunderland 7. Jan., bestemt til Nizza.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afg. fra Novorossisk 10. Januar, best. til Kbhvn. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. fra Genua 24. Decbr., bestemt til Baltimore. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Sevilla 11. Januar, best. til Baltimore. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Neapel 8. Jan., bestemt til Messina. — Helmer Mørch, Thorsee, afg. fra St. Vincent 7. Januar, best. til Havre. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Riga 6. Jan., bestemt til Rouen. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afgik fra Hull 9. Januar, bestemt til Libau. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Genua 28. Dec. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Rouen 10. Jan. — Johan Siem, Petersen, ank. til Rotterdam 10. Januar.

— Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra London 11. Januar, bestemt til Port Talbot.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, afgik fra Dunston 12. Jan. — Helga, Rise, ankom til Nantes 13. Januar. — Martha, Christensen, ank. til Santander 5. Januar. — Elna, Rathje, afg. fra Oran 11. Januar. — Therese, Larsen, ank. til Tyne Dock 14. Januar. — Simone, Møller, ankom til Aberdeen 12. Januar. — Jeanne, Løffler, ankom til Huelva 14. Januar.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ankom til Riga 11. Januar. — Nancy, Jessen, ank. til Stettin 14. Januar. — Nautik, Nielsen, ankom til Methil 12. Jan. — Nordsaen, Gram, afg. fra Kbhvn. 12. Januar, best. til Bremen. — Nexos, Basse, ankom til Boston 14. Januar. — Nora, Pedersen, ankom til Hamburg 13. Januar. — Cito, Iversen, afgik fra Hamburg 9. Januar, bestemt til Limerick. — Ellen, Gregersen, ank. til Norrkøping 10. Januar. — Fylla, Christensen, pass. Kaiser Wilh. Kanal 13. Jan., best. til Reval. — Gerda, Th. Nielsen, afgik fra Rivadesella 11. Januar, bestemt til Middlesbro. — Napoli, Brinch, ank. til Antwerpen 14. Januar. — Bodil, Larsen, afg. fra Kbhvn. 12. Jan., best. til Riga. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Königsberg 11. Jan. — Nerma, Lauritzen, ank. til Kbhvn. 14. Januar. — Alfa, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 14. Jan., best. til London.

Jylland. Ebba, Meinertz, afgik fra Tynen 14. Januar, bestemt til Messina. — Ingrid, Winther, ankom til Sfax 14. Januar.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Caen 14. Januar. — Alexy, Lorentzen, pass. Portland 13. Januar, bestemt til Kratzwieck. — Mary, Clausen, ank. til Seaham 13. Januar. Dagny, Fischer, afg. fra Blyth 12. Januar, best. til Nyborg.

Nordsaen. Nordland, Møller, ank. til Kbhvn. 15. Jan. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Cardiff 6. Jan. — England, Andersen, ankom til Blyth 9. Januar. — Holland, Poulsen, afgik fra Swansea 15. Jan., bestemt til Kbhvn. — Rusland, Madsen, ankom til Ghent 11. Januar.

Urania. Polarstjernen, Christensen, afgik fra Odessa 8. Jan., best. til Kbhvn. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Methil 10. Januar, bestemt til Genua. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Burntisland 12. Jan. — Urania, Clausen, ankom til Gøteborg 14. Januar.

Kjøbenhavn. Carl Heckscher, Starck, afg. fra Kbhvn. 11. Januar, best. til Methil.

Inga. Flandria, Poulsen, ank. til Helsingborg 15. Jan. — Carbonia, Winckler, ankom til Svendborg 13. Januar.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Burntisland 10. Januar. — Selandia, Troensegaard, ank. til Methil 11. Januar.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afgik fra Riga 13. Januar. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Odessa 27. December. — Flynderborg, Larsen, ankom til Tynen 14. Jan. — Fredensborg, Winther, ank. til Riga 12. Jan. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Cardiff 10. Januar. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Sevilla 12. Jan. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Newport 3. Januar. — Rosenborg, Hansen, ankom til Newcastle 12. Januar. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Hull 8. Jan. — Søborg, Fischer, ankom til Newcastle 2. Januar.

Dampskibelskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Königsberg 1. Januar. — Klampenborg, Palm, ankom til Newcastle 13. Jan. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Odessa 2. Jan. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kbhvn. 13. Jan. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Bona 11. Jan. — Tuborg, Agerlin, ankom til Blyth 13. Januar. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Savona 14. Januar. — Vordingborg, Petersen, ank. til Neufahrwasser 3. Jan.

Neptun. Dansborg, Kühl, ankom til Aguiles 14. Jan. — Jægersborg, Larsen, ankom til West Hartlepool 8. Januar. — Kallundborg, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 12. Januar. — Stegelborg, Lund, ank. til Methil 10. Januar. — Taarnborg, Matzen, ankom til Lübeck 13. Januar.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Ghent 14. Jan. — Peter Mærsk, Grove, afgik fra Riga 13. Jan.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Blyth 12. Januar.

Dampskibelskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Kbhvn. 15. Januar. — Agnete, Petersen, ankom til Methil 10. Jan. — Hermia, Hansen, ankom til Frederikshavn 14. Jan. — Alice, Schultz, ankom til Burntisland 12. Januar. — Sjøland, Sonnichsen, ankom til Methil 15. Jan. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Boness 15. Januar, bestemt til Kolding. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 12. Januar, best. til Newcastle.

Det østasiatiske Kompagni. St. Domingo, F. Gabe, afg. fra Colombo 9. Jan. — Siberien, Madsen, ankom til Antwerpen 13. Januar. — Birma, C. Jensen, afgik fra Shanghai 12. Januar. — Nikobar, Rambusch, ankom til Aden 13.

Decbr. — Kina, H. P. Berg, afgik fra Keelung 12. Januar. — Cambodia, Dahlenborg, ankom til Wladivostock 12. Jan. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Port Said 12. Jan. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Port Said 2. Januar. — Siam, Cortsen, afgik fra Colombo 10. Januar.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, afgik fra Kbhvn. 14. Januar, bestemt til Hamburg. — St. Croix, C. van Deurs, afgik fra St. Thomas 13. Jan., bestemt til La Coruna. — St. Thomas, Hansen, ankom til St. Thomas 13. Januar.

Ærs. Kejserinde Dagmar, Carlsen, afg. fra Kbhvn. 12. Januar. — Enigheden, Svane, ank. til Nakskov 8. Jan. Energi, Nielsen, ankom til Kallundborg 11. Januar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Rouen 11. Januar. — London, Bom, afgik fra Aalborg 14. Jan., best. til Methil. — Paris, Tholander, ankom til Aarhus 14. Januar. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Demerara 30. December, bestemt til Liverpool.

Mercur. Berlin, Krogh, ankom til Newport 13. Januar. — Wien, Brink, ank. til Colastine 1. Jan. — Roma, v. Thun, afgik fra Cardiff 6. Jan., best. til Spezia.

Holm & Wonalld. Anna, Jensen, ank. til Burntisland 15. Jan. — Svend, Jacobsen, afgik fra Riga 13. Jan. — Axel, Christensen, afg. fra Blyth 14. Jan., best. til Kallundborg. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Kiel 10. Januar, best. til Burntisland. — Ulrik Holm, Bennelycke, ankom til Korsør 16. Jan. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Syracuse 13. Jan. — Angantyr, Holm, ank. til Blyth 13. Januar. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ankom til Korsør 13. Januar. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Sunderland 4. Jan., best. til Torre Annunziata. — Veratyr, Villadsen, afgik fra Cardiff 12. Januar, bestemt til St. Vincent.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Kbhvn. 13. Januar. — Freja, Henningsen, afg. fra Åhus 14. Jan., best. til Wismar. — Tor, Frijs, afg. fra Kbhvn. 15. Jan., best. til Stolpmünde. — Hertha, Rasmussen, ankom til Stolomünde 11. Januar.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, afgik fra Lübeck 11. Januar, best. til Methil. — Stanton, Jørgensen, ankom til Methil 11. Januar.

Internationalt Dampskibe og Bjærgnings Co. Lady Furness Clausen, ank. til Warkworth 10. Januar.

Europa. Europa, Hansen, afgik fra Hull 14. Jan., best. til Genua. — Tyskland, Danstrup, ankom til Frederikshald 12. Januar.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, ankom til Hamburg 14. Jan. — Emilie, Nielsen, ankom til Bahia Blanca 12. Januar. — Yrsa, Pedersen, afgik fra Laurvig 10. Januar, bestemt til Tyne.

Svendborg. Helge, Carlsen, ank. til Dieppe 7. Januar. — Saga, Jensen, ankom til London 8. Januar. — Nanna, Baagee, ankom til Brewich 8. Januar. — Guldborg, Jørgensen, ankom til Dysart 8. Januar. — Dagny, Rasmussen, ankom til Kjersteminde 9. Januar. — Valkyrien, Hansen, ankom til Fakse 9. Januar. — Meta, Møller, ankom til St. Ybes 8. Januar. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 10. Januar. — Confidence, Mouritzen, ankom til Wemyss 10. Januar. — 3-m. Sk. Marie ankom til London 10. Januar. — Minerva, Fuglsang, ankom til Fowey 11. Januar. — Vera, Jensen, ankom til Kings Lynn 10. Januar. — Erik, Christensen, ankom til Dysart 11. Januar. — Cimbria, Nielsen, ankom til Treport 11. Januar. — Standard, Rasmussen, ank. til Nantes 12. Januar. — Skjold, Larsen, ankom til Faaborg 11. Januar. — Roska, Petersen, ankom til Port Treuz 12. Januar. — Dannebrog, Mortensen, ank. til Havre 11. Januar.

Ærs. Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom til Boness 8. Januar. — Amor, Rasmussen, ank. til Burgstaaken 8. Januar. — Amalia, Kock, ankom til Hjarne 7. Januar. — Merkur, Friis, ankom til Laurvig 8. Januar. — Expres, Boye, ankom til Marstal 8. Januar. — Harris, Thorsteinson, ankom til Hadsund 8. Januar. — Ofelia, Clausen, afgik fra Civita Vecchia 6. Januar. — Marstal, Hansen, ankom til Barvig 8. Januar. — Ino, Weber, ankom til Cuxhaven 9. Januar. — M. Hay, Petersen, ankom til Leith 8. Januar. — Kodan, Hansen, ankom til St. Thomas 8. Januar. — J. A. Kromann, Christensen, ankom til Holbæk 7. Januar. — Dannebrog, Jensen, ankom til Flensborg 8. Januar. — Ebenezer, Hansen, ankom til Marstal 9. Januar. — Hvalen, Petersen, ankom til Marstal 9. Januar. — Alma, Marie, Andersen, ankom til Rabat (Marokko) 6. Januar. — Ariel, Christensen, ankom paa Burntisland Red 11. Januar. — Argus, Jensen, ankom til Burgstaaken 11. Januar. — Spica, Boye, ankom til Rügenwalde 11. Januar. — Thekla, Fabricius, ankom til Leith 11. Januar. — Prøven, Schmidt,

ankom til San Francisco 11. Januar. — Smart, Christensen, afgik fra Burntisland 9. Januar. — Genius, Bastrup, ankom til Slipshavn 12. Januar. — Marie, Hansen, ankom til Marstal 12. Januar. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom til Marstal 12. Januar. — Smart, Christensen, ankom til Tønsberg 13. Januar. — Salus, Bager, ankom til Fowey 14. Januar. — Ansgar, Jørgensen, ankom til Cardiff 13. Januar. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom til Newport 13. Januar. — Alfa, Rasmussen, ankom til Lissabon f. O. 13. Jan. — Norma passerede Dover 11. Januar østgaaende. — Albertha passerede Dungeness 10. Januar østg. — Veritas passerede Dungeness 10. Januar vestg. — Dana passerede St. Catharines Point 10. Januar vestgaaende. — Hosanna, Philipsen, ankom til Fowey 14. Januar.

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefrie Redningsbaad

anerkendt af Board of Trade.

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

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Vyl V. Det V. for Fyrskibet „Vyl“ observerede Sømærke er indberget til Esbjerg.

Østersøen. Bøgestrøm. Bøgestrøm Klokketønde er inddraget for Vinteren.

Lille-Bælt. Assens. Dybden i Indløbet til Assens Havn er nu 16 Fod.

Smaalands-Farvandet. Bøgestrømmen. Stenhagen. Stenhagen Fyr er atter tændt.

Kirkegrund. Kirkegrund Klokketønde er inddraget for Vinteren.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Lystønderne og Klokketønderne uden for Landskroua og Malmø er inddraget. Klokketønden ved Kullagunnarstorpgrundet, Lystønderne uden for Ystad og Åhus, samt ved Dunsö uden for Ronneby er inddraget for Vinteren.

Bleking. Pukavik. I Foraaret 1907 ombyttes Stagen ved Kyrkegrund med en sort Vager med to Balloner. 56° 7' 0" N. Br. 14° 47' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Rockegrund ombyttes med en rød Vager med en opadvendt Kost over en Ballon. 56° 7' 15" N. Br. 14° 47' 17" Ø. Lgd.

Ronneby. I Foraaret 1907 ombyttes Stagen ved Västra Fetjakullen med en sort Vager med Ballon. 56° 7' 13" N. Br. 15° 11' 55" Ø. Lgd.

Bleking. Utlängan. I Foraaret 1907 inddrages den ydre Stage med Kost ved Norra Baljan, 56° 2' 20" N. Br. 15° 49' 2' Ø. Lgd., og den mellemste Stage med Kost ved Norra Baljan, 56° 2' 20" N. Br. 15° 48' 50" Ø. Lgd., samt den ydre Stage ved SV. Baljan, 56° 2' 15" N. Br. 15° 48' 59" Ø. Lgd., og den indre Stage ved SV. Baljan, 56° 2' 18" N. Br. 15° 48' 47" Ø. Lgd. Den indre Stage med Kost ved Norra Baljan ombyttes med en Stage, 56° 2' 22" N. Br. 15° 48' 47" Ø. Lgd.

Öland. I Foraaret 1907 inddrages Stagen med Kryds ved Korsgrund i Grankullaviken. 57° 21' 43" N. Br. 17° 6' 0" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Käreholmsknölen ved Käreholm inddrages. 56° 57' 48" N. Br. 16° 55' 30" Ø. Lgd. Den røde Vager ved Yttre Refvet ombyttes med en Stage med Kost. 56° 57' 38" N. Br. 16° 54' 28" Ø. Lgd. En sort Vager med hvidt Bælte og to Balloner ndlægges ved Kapellrefvet, uden for Kapelludden. 56° 48' 18" N. Br. 16° 53' 15" Ø. Lgd. En sort Vager med hvidt Bælte og en Ballon udlægges ved Segerstads Landgrund. 56° 22' 5" N. Br. 16° 36' 30" Ø. Lgd. En sort Vager med hvidt Bælte og to Balloner ndlægges ved Ostbygrund, uden for Östby. 56° 16' 20" N. Br. 16° 32' 40" Ø. Lgd. Den røde Vager med Ballon og Kost ved Öland Sydöstra Grund flyttes til 56° 10' 50" N. Br. 16° 28' 10" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Landgrunden SV. for Eckelsudde. 56° 24' 20" N. Br. 16° 22' 0" Ø. Lgd.

Kalmarsund. Vällö. I Foraaret 1907 inddrages Stagen med Kost ved Yttre Pinneholmsgrundet. 57° 5' 30" N. Br. 16° 35' 42" Ø. Lgd. Stagen ved Västra Skälviksgrundet inddrages. 57° 6' 49" N. Br. 16° 33' 32" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Utgrund“ er inddraget den 4de Januar 1907.

Oskarshamn. Furön. Lodsudkiggen paa Furön er for Vinteren flyttet til Ernemara ved Oskarshamn.

Småland. Idö. I Foraaret 1907 inddrages Stagen med Kost ved Händelöpsgrundet, SV. for Idö Stångskär. 57° 39' 10" N. Br. 16° 52' 12" Ø. Lgd.

Norrköping Skærgaard. I Foraaret 1907 ombyttes den røde Pyramideboje ved Logens SV. Grund med en Stage med Kost. 58° 32' 5" N. Br. 17° 0' 45" Ø. Lgd. Den røde Pyramideboje ved Måsskärsgrund ombyttes med en Stage med Kost. 58° 30' 20" N. Br. 17° 0' 15" Ø. Lgd. Stagen ved Skansuddsgrund inddrages. 58° 35' 55" N. Br. 16° 48' 30" Ø. Lgd. Stagen ved Knarrüdde Södra Grund inddrages. 58° 27' 10" N. Br. 16° 56' 50" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Östra Portgrundet inddrages. 58° 20' 1" N. Br. 16° 55' 57" Ø. Lgd. Den røde, faste Prik paa Jonshällan inddrages. 58° 38' 50" N. Br. 16° 28' 57" Ø. Lgd.

Gotland. Slite. I Foraaret 1907 udsættes en Stage med Kost i Farvandet mellem Slite og Länna. 57° 42' 40" N. Br. 18° 49' 2" Ø. Lgd.

Färösund. I Foraaret 1907 inddrages Stagen med Kryds ved Bankens Grund. 57° 51' 12" N. Br. 19° 5' 50" Ø. Lgd.

I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Svenska Björn“ inddraget den 10de Januar 1907.

Finland. Bottniske Bugt. Sydostbroten. I Foraaret 1907 ombyttes den røde Vager ved S.-Kanten af Synnersta Grund med en Stage med Kost. 63° 21' 43" N. Br. 20° 8' 0" Ø. Lgd. En rød Vager med Ballon over en opadvendt Kost udlægges i 16 Fod Vand SV. for Synnersta Grund. 63° 20' 50" N. Br. 20° 6' 0" Ø. Lgd. Stagen med Kryds ved Verners Grund ombyttes med en Stage Ø. for Grunden. 63° 20' 38" N. Br. 20° 13' 50" Ø. Lgd.

Sverrig. Bottniske Bugt. Hudiksvall. I Foraaret 1907 faar Vageren med en Kost over to Balloner ved Grunden Myran, mellem Agö og Hornslandet, to opadvendte Koste over en Ballon. 61° 16' 24" N. Br. 17° 28' 40" Ø. Lgd.

Järnäsuude Ø. I Foraaret 1907 forandres Afmærkningen fra Inre Järnäsuude til Norbyskären saaledes: Den røde Vager ved Inre Järnäsuude ombyttes med en sort Vager med Ballon N. for Grunden. 63° 25' 12" N. Br. 19° 44' 10" Ø. Lgd. En Stage med Kryds udsættes ved en 17 Fods Grund. 63° 25' 48" N. Br. 19° 46' 0" Ø. Lgd. Den V.-lige Stage ved Königsgrund inddrages. 63° 26' 35" Ø. Lgd. 19° 50' 0" Ø. Lgd. Den Ø.-lige Stage ved Königsgrund ombyttes med en sort Vager med to Balloner. 63° 26' 45" N. Br. 19° 51' 3" Ø. Lgd. Ved Västra Er Jonsgrundet udsættes en Stage med to opadvendte Koste. 63° 27' 42" N. Br. 19° 53' 18" Ø. Lgd.

Stagen ved Perskärsref flyttes til 63° 33' 24" N. Br. 19° 53' 15" Ø. Lgd. Stagen med Kost S. for Mickelsgrund inddrages og en sort Vager med hvidt Bælte og Ballon udsættes Ø. for Grunden. 63° 27' 38" N. Br. 19° 59' 50" Ø. Lgd.

Holmsund. I Foraaret 1907 udsættes en Stage med Kost ved en nyfundet 20 Fods Grund, V. for Truthällan. 63° 40' 56" N. Br. 20° 21' 15" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Abramsgrund flyttes til 63° 39' 35" N. Br. 20° 26' 5" Ø. Lgd.

Stora Fjäderägg. I Foraaret 1907 udsættes en Stage Ø. for en nyfundet 22 Fods Grund uden for Stora Fjäderägg. 63° 48' 54" N. Br. 21° 3' 50" Ø. Lgd.

Kallviken og Sikeåfjärden. I Foraaret 1907 faar Stagen med Kost ved Oxberggrund, uden for Kallviken, to opadvendte Koste. 64° 18' 33" N. Br. 21° 23' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Hällgrund S.-Kant, uden for Sikeåfjärden, faar to opadvendte Koste. 64° 8' 20" N. Br. 21° 0' 15" Ø. Lgd.

Ursviken. I Foraaret 1907 ombyttes den sorte Vager med hvidt Bælte og Ballon ved Yttre Dufvan med en sort Vager med to Balloner. 64° 33' 44" N. Br. 21° 32' 25" Ø. Lgd.

Furuögrund. I Foraaret 1907 faar Stagen med Kost ved Hösen to opadvendte Koste. 64° 55' 5" N. Br. 21° 19' 35" Ø. Lgd.

Piteå. I Foraaret 1907 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen uden for Piteå: Den sorte Vager med hvidt Bælte og Ballon ved Kläppen ombyttes med en sort Vager med Ballon. 65° 7' 2" N. Br. 21° 51' 5" Ø. Lgd. Den sorte Vager med hvidt Bælte og to Balloner ved Linden ombyttes med en sort Vager med to Balloner. 65° 5' 30" N. Br. 21° 52' 15" Ø. Lgd. Den sorte Vager med hvidt Bælte og Ballon ved Bromsgrund, uden for Åbyfjärden, ombyttes med en sort Vager med Ballon. 64° 57' 53" N. Br. 21° 29' 40" Ø. Lgd.

Töre. I Foraaret 1907 udsættes følgende Prikker i Farvandet fra Töre til Søen, Ø. om Siknäsbanken: En Stage med Kost ved Långörsgrundets Södre Ref. 65° 50' 27" N. Br. 22° 44' 18" Ø. Lgd. En Stage N. for Storgrundets Brænding. 65° 50' 18" N. Br. 22° 41' 21" Ø. Lgd. En Stage SØ. for Storgrundens Brænding. 65° 50' 3" N. Br. 22° 44' 50" Ø. Lgd. En Stage med Kost ved Hällgrundet. 65° 50' 1" N. Br. 22° 45' 30" Ø. Lgd. En Stage med Kost ved Tärnörens Södra Ref. 65° 49' 36" N. Br. 22° 47' 0" Ø. Lgd.

Kallix Älf. Nyborg. I Foraaret 1907 inddrages følgende Prikker i Farvandet til Nyborg: Stagen med Kost ved Norra Bätöholmen. 65° 47' 0" N. Br. 23° 13' 0" Ø. Lgd. Stagen ved Mattholmen. 65° 46' 48" N. Br. 23° 13' 30" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Södra Bätöholmen. 65° 46' 48" N. Br. 23° 14' 0" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Oxören. 65° 46'

38° N. Br. 23° 14' 25" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Sandholmen. 65° 46' 22" N. Br. 23° 14' 52" Ø. Lgd. Stagen ved Blåbærgrund. 65° 46' 10" N. Br. 23° 15' 10" Ø. Lgd.

Seskarö N. I Foraaret 1907 flyttes Stagen ved Tervaluotos Grund, i Farvandet til Granviken, til 65° 45' 28" N. Br. 23° 44' 25" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Yttre Tistlarne. I Foraaret 1907 flyttes den røde Vager med tre neadvendte Koste ved Lilla Viten, SØ. for Yttre Tistlarne, til Grunden Knaltarne. 57° 29' 36" N. Br. 11° 44' 45" Ø. Lgd.

Niddingen. Klokketønden ved Niddingen er ombyttet med Vintersømærket.

Hunnehådan eller Göteborgsgrundet. Lystønden ved Hunnehådan er nu udlagt.

Farvandet til Göteborg. I Foraaret 1907 inddrages Stagen ved 4 Fods Grunden NØ. for Elfsborg, 57° 41' 33" N. Br. 11° 51' 13" Ø. Lgd. En sort Vager med Ballon udlægges ved Fjärskärsbådan uden for Indløbet til Känsö Havn. 57° 37' 43" N. Br. 11° 42' 56" Ø. Lgd. En rød Vager med en nedadvendt Kost over en Ballon udlægges ved Vanguardgrund. 57° 31' 47" N. Br. 11° 40' 23" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet „Krautsand“ er atter udlagt. Fyrskibet „Osteriff“ er atter udlagt.

Weser. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde G ovenfor Geeste Munding atter udlagt.

Jade. Fyrskibet „Aussen Jade“ er atter udlagt. Undervands Taagesignalet gives nu saaledes: 9 Slag med 3 S. Pause mellem Slagene, Pause 11 S., 9 Slag med 3 S. Pause mellem Slagene, Pause 17 S., ialt 76 S. Muligvis forandres dette Signal.

Schillighörn. Paa Grund af Schillighörn Fyrs Forandring er det hvide, faste Fyr under Hovedfyret slukket. Det røde, faste Fyr lyser til S. 42° Ø.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vliesloot. Vraget Ø. for Vlieland er helt tilsandet. Vragtønden er inddraget.

Zulderzee. Balg. Den midlertidig foregede Afmærkning i Balg er inddraget.

Belgien. Scheide. Santvliet. Pælene til Santvliet Ledefyr er malet hvide. Paa Toppen af Bagpælen er anbragt en rød, rund Skive. 51° 20' 56" N. Br. 4° 16' 14" Ø. Lgd.

England. The Downs. Ramsgate. Det hvide Fyr med Formærkelser paa Hovedet af Ramsgate Ø.-Pier viser midlertidigt hvidt, fast Lys. 51° 19' N. Br. 1° 25' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Brest Red. Vraget, der laa sunket S. for Comorandiøerne, ved Indløbet til Brest Red, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget.

England V.-Kyst. Menai. Menai Fyr er nu forandret til et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 15 S., Lys 7 1/2 S., Mørke 2 1/2 S., Lys 2 1/2 S., Mørke 2 1/2 S. 53° 19' N. Br. 4° 2' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Rosslare. En sort og hvid vandret atribet, kugleformet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15 S., er midlertidigt udlagt i 14 Fv. Vand ved det Ø.-lige Indløb til South Shear Channel, fra Stagen paa Carrick Rock i S. 86° Ø., 1 1/2 Kml. og fra Tuskar Fyr i N. 38° V. 52° 14' N. Br. 6° 15' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Pornic. Pornic Fyr er nu forandret til et fast Fyr, der viser grønt Lys fra Kysten Ø. for Pornic til S. 51 1/2° V., hvidt Lys fra S. 51 1/2° V. til S. 79° V., rødt Lys fra S. 79° V. til Kysten V. for Pornic. 47° 6' 38" N. Br. 2° 6' 56" V. Lgd.

New Brunswick Ø.-Kyst. Strait of Northumberland. Cape Tormentine. Cape Tormentine hvide, faste Ledefyr brænder nu hele Aaret. Forfyret vises fra Skuret paa SØ.-Hjørnet af Pieren. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Bagfyret vises fra Kuplen paa Isband-Huset. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Det staar c. 1 1/2 Kml. S. 64 1/2° V. fra Forfyret.

Nova Scotia. Northumberland Strait. Pictou Island. Paa Regeringens Værit ved Pictou Island V.-Ende er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvid, firkantet Fyrbygning. 45° 48' 15" N. Br. 62° 34' 30" V. Lgd.

New Brunswick S.-Kyst. Shepody River. Vraget af Skonerten „Pearl“, som var sunket i Shepody River ved Værtet ved Harvey, er borttaget.

Forenede Stater i Nord Amerika. Chesapeake Bay. Tangier Sound. Cod Harbor. En Spirtønde, White Wood Bar Tønde Nr. 2, er i 15 Fod Vand udlagt, fra Little Fox Island S.-Ende i S. 59 1/2° V., og fra Watts Island Fyr i N. 55 1/2° V. En Spirtønde, Cod Harbor Tønde Nr. 4, er i 13 Fod Vand udlagt, fra Little Fox Island S.-Ende i S. 55 1/2° V., og fra Watts Island Fyr i N. 64° V.

Florida. Cape Canaveral. Hetzel Shoal S. Dampere rapportere med 22 Fods Dybgaende at have rørt Grunden 3/4 Kml. Ø. for Ohio Shoal Tønde og 1 1/2 Kml. SØ. fra samme Tønde, fra Cape Canaveral Fyr i N. 48 1/2° Ø. Da Grunden kan have forandret sig, bør man gaa rigeligt uden om Hetzel Shoal og Ohio Shoal.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Corcovado Gulf. Chaulinec Island. Ved Chaulinec Island er følgende Grunde fundet:

En 8 Fods Klippegrund, Chaulinec Shoal, c. 100 Alen i Udstrækning, c. 1 Kml. N. 18° Ø. fra Chaulinec Island V.-Ende, midt imellem Alao Island SV.-Pynt og Imelew Island SØ.-Pynt. 42° 36' S. Br. 73° 20' V. Lgd.

Klippegrund med under 5 Fv. strækker sig fra Apiao Island S.-Side c. 1 Kml. S. og SØ. ud, næsten over Indløbet til Løbet mellem Chaulinec Island og Apiao Islands. Grundens Yderkant falder stejlt af til 27 Fv. Apiao Island S.-Pynt: 42° 37' S. Br. 73° 11' V. Lgd.

En 22 Fods Grund. 3 Kml. S. 74° V. fra Chuit Island NØ.-Ende. 42° 39' S. Br. 73° 7' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Kertch Stræde. Kamish Burun Point. Paa Kamish Burun Point opføres to Fyrtaarne, som holdt overet i S. 38° V. leder i den gravede Burunski Channel. Det forreste Fyrtaarn er et ottekantet, 53 Fod højt Taarn ved et Beboelseshus, og staar 121 Fod over Vandet. 45° 14' 20" N. Br. 36° 25' 5" Ø. Lgd. Det bageste Fyrtaarn staar c. 8 Kbl. S. 38° V. fra det forreste; det er firkantet, 85 Fod højt, med et Beboelseshus.

Forfyret skal lyse over Renden og S. for den, fri af Grundene ud for Cape Takly og NW. Aksenof Shoal, i Stedet for Pavlovski Fyr. Dette sidste Fyr skal da, holdt overet i N. 3° V. med et nyt Pavlovski Bagfyr, som bygges, lede fra Seen gennem Pavlovski Channel til Indløbet til Burunski Channel.

Kamish Burun Point Bagfyr skal kun lyse over Burunski Channel.

Sorte Hav NØ.-Kyst. Ghelenjik. Paa NØ.-Siden af Ghelenjik Bugt opføres et 41 Fod højt, firkantet Fyrtaarn med hosliggende Beboelseshus. Fyret skal lyse fri af Grundene paa begge Sider af Indløbet til Bugten. 44° 34' 45" N. Br. 38° 4' 0" Ø. Lgd.

De nuværende Ledefyr slukkes. En pyramideformet Baake bygges 1 1/2 Kml. N. 46° Ø. fra det ny Fyr og leder, holdt overet med Fyrtaarnet, ind i Bugten.

Tunis. Canal d'Adjim. Spidstønde Nr. 6 i Passe Est i Canal d'Adjim er flyttet c. 1 Kbl. V. hen til Grundens N.-Spids. 33° 42' 8" N. Br. 10° 40' 24" Ø. Lgd.

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

Ceylon. Trincomali. Back Bay. Klippen, som ligger N. for Elizabeth Point, Back Bay, hedder Malai Porru Putta Paar og ligger 7 1/2 Kbl. N. 29° Ø. fra Lively Rock, eller 2 1/2 Kbl. V.-ligere end tidligere angivet. Der er 14 Fod Vand paa den, og den ligger i 7 1/2 à 8 Fv. 8° 38' N. Br. 81° 14' Ø. Lgd.

Bagindien. Chittogog River. Indtil omtrent den 5te Marts 1907 er Fyrskibet „South Patches Shoal“ omyttet med en rød Tønde med Stage. 21° 29' N. Br. 91° 36' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Advarsel til Skibsførere, naar de nærmer sig engelske Havne. Den engelske Regering har udstedt Bekendtgørelse af følgende Indhold:

Da det af en eller anden Aarsag kan blive nødvendigt uden forudgaaende Varsel at forbyde Adgang om Natten til engelske Havne i og uden for Europa, paalægges det Skibsførere, som nærmer sig Havn, at iagttage den største Forsigtighed, naar det ses, at Søgelys er i stadig Virksomhed, da der kan være Hindringer uden for Havnen, eller denne kan være helt spærret og Undersøgelses Tjeneste i Virksomhed.

Bliver Forholdet til en anden Sømagt spændt, kan Undersøgelses Tjenesten blive sat i Virksomhed.

Skibsførere advares alvorligt mod da at forsøge at staa ind i Havnen, det paalægges dem nøje at følge de Ordre, som gives dem fra Skibene, der besøger Undersøgelser Tjenesten, og at ankre paa de Steder, der anvises. I Taage maa det under ingen Omstændigheder forsøges at staa ind uden Tilladelse fra Undersøgelser Officeren.

Bekendtgørelse om, at Undersøgelser Tjenesten er i Virksomhed, udstedes aldrig, men naar Forholdet til en fremmed Magt vides at være spændt, skal den største Omhu udvises, naar man nærmer sig en engelsk Havn, enten det er Dag eller Nat, og skarpt Udkig holdes efter Undersøgelser Dampere, og man skal være klar til at stoppe straks, naar man bliver præjet af den eller advares ved et Kanonskud fra den.

Naar Adgangen til en Havn er spærret, vises om Natten tre røde Lanterner, om Dagen tre røde Balloner lodret for hinanden fra et iøjnefaldende Sted i eller tæt ved Indløbet, og saa vidt mulig vil dette blive meddelt af Udkigs Skibene uden for Havnen.

Naar Undersøgelser Tjenesten er i Virksomhed, viser Undersøgelser Dampere:

a) Naar Havnen er lukket, tre røde Lanterner lodret for hinanden.

b) Naar Havnen er aaben, tre hvide Lanterner lodret for hinanden.

Havnens Lodser er gjort bekendt med de Bestemmelser, som skal følges.

Bestemmelserne angaar følgende Havne:

I England: Berehaven, Clyde, Dover, Falmouth, Harwich, Hull, Mersey, Milford Haven, Newhaven, Plymouth, Portland, Portsmouth, Queenstown, Sheernes, River Tees, River Thames, River Tyne, Alderney, Guernsey, Jersey.

I Canada: Esquimalt, Halifax, Quebec.

I Middelhavet: Gibraltar, Malta.

I Indiske Ocean: Aden, Bombay, Calcutta, Colombo, Karachi, Madras, Mauritius, Rangoon.

I Østasien: Hongkong, Singapore.

I Vestindien: Bermuda, Kingston paa Jamaica.

Endvidere, i Afrika: Cape Town, Durban, Sierra Leone, Simons Bay.

I Australien: Adelaide, Albany, Brisbane, Fremantle, Melbourne, Newcastle, Sydney, Thursday Island, Townsville, Wollongong.

Paa Tasmania: Hobart.

Paa New Zealand: Auckland, Otago, Port Lyttleton, Wellington.

Rettelse:

Fyret paa Voruper Læmole viser rødt Lys N. for og grønt Lys S. for Molens Retning, og ikke som angivet i „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49. Kjøbenhavn 1906.

INDHOLD:

Ved Aarsskiftet. — Kjøbenhavn, den 17. Januar 1907. — Adresseprovision i Libau. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af

Router og Uteøj og til Iidslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8124.

Bredgade 36

Telf. 8124

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

**Viking • Superb
Ideal**

**Nest • Milkmaid
Gold Medal**

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.**

Telegram-Adresse: **COPENHAGEN**

Telefon-Nr. **42**

Aktieselskabet

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab

afholder ekstraordinær Generalforsamling **Torsdag den 17. Januar 1907 Kl. 11 Fm.** paa Børsen — Indgang under Rampen — med følgende

Dagsorden:

- 1). Forslag fra Bestyrelsen om Udvidelse af Selskabets Aktiekapital med 5 Millioner Kr. til 10 Millioner Kr.
- 2). Forslag fra Bestyrelsen om Forandring i Vedtægternes §§ 5, 6, 7, 8, 9 og 10.

Til Forslagenes Vedtagelse kræves kvalificeret Majoritet, samt at mindst $\frac{2}{3}$ af Aktiekapitalen er repræsenteret paa Generalforsamlingen — alt overensstemmende med Vedtægternes § 15.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor paa Børsen fra den 3. til den 15. Januar inkl. mod Legitimation overensstemmende med Vedtægternes § 12.

Bestyrelsen.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **16, Holmens Kanal.**

Telegram-Adresse: **Private.**

Telefon-Nr. **6.**

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Jan. 1907

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	103 ¹ / ₂ — ³ / ₄	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Danmark.....	86 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	86 ¹ / ₄	86 ¹ / ₂
Norden.....		106 ¹ / ₄	106 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		84 ³ / ₄	85 ¹ / ₄
Carl.....		104 ¹ / ₄	104 ¹ / ₂
Dannebrog.....		97 ¹ / ₂	98
Skjold.....	77 ³ / ₄ — 78	77 ³ / ₄	78
Urania.....	79 — ¹ / ₄	79	79 ¹ / ₄
Union.....		85 ¹ / ₄	86
Dampsk. af 1896.....		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
Hejmdal.....		116 ¹ / ₂	117
Østasiatiske.....	142 — ¹ / ₄	142	142 ¹ / ₄
Østersøen.....		92	95 ¹ / ₂
Nordsøen.....		43	45
Gorm.....	103 ¹ / ₂ — 104	103	104
Torm.....		82	84 ¹ / ₂
Inga.....		80 ¹ / ₂	85
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		113	120
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		34	39 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		71	72 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.....	120 ³ / ₄ — 121	120 ¹ / ₂	121
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		101	105
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₂	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 % — — — 2. Serie..		95	95 ¹ / ₄
4 % — — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 ³ / ₄	91
4 % — — — 7. — ..		95	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		93	98 ¹ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	141	140 ³ / ₄	141
Privatbank.....	130 ³ / ₄ — 131 ³ / ₄	131 ¹ / ₂	131 ³ / ₄
Landmandsbank.....	143 — ¹ / ₄	143	143 ¹ / ₄
Handelsbank.....	146	145 ³ / ₄	146
Grundejerbank.....		125 ¹ / ₄	127
Burm. & Wain.....	105 ³ / ₄ — 106	105 ³ / ₄	106
Helsingørs Jærnsk.....	97	97	97 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	174 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	174 ¹ / ₄	174 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	144 ¹ / ₂ — 145	144	144 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 15. Januar 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.29	18.24
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	151.10	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Januar 1907.

Russiske Noter.....	215.25
4 % Russiske Consols.....	78.30
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	72.50
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	101.60
4 % — — — 1890.....	94.10

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

„Foren. Dampsk.“ 62,000, „Ny foren. Dampsk.“ 26,000, „Kbhvn.“ 18,000, „Danmark“ 10,000, „Skjold“ 24,000, „Union“ 8,000, „Dannebrog“ 12,000, „Hejmdal“ 40,000, „Carl“ 2,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 38,000, „Torm“ 2,000, „Østas. Komp.“ 34,000, „Urania“ 12,000, „Norden“ 20,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Neptun“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.



Emallien
paalægges varm — ¹/₁₆''
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærbøden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „**Kaydyhr**“.

J. WILLADSEN

Smedemester. St. Hansgade 9

Aalborg

Skibsreparationer. Galvanisering.

Dæksbaaden

„Axel“ er meget billigt til
Salg. Maaler 7,67 Netto, laster
20 Tons Dødvægt og er godt
udhalet. Henvendelse til
Ejeren, Karl B. Larsen, Vesterø,
Læse.

Sandballast

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

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

Stenfiskerfartøj

godt udhalet, der laster 46
Tons med 6 Fods Dybgaaende,
er billig til Salg ved Overrets-
sagfører V. Larsen, Store-
hedinge eller Lods P. Ander-
sen, Rødvig.

Jagt

„Brødrene“, af Frederikshavn,
31³/₁₀₀ Br. Tons, laster 60
Tons d. w., 3200 Kbf. Træv,
vel udhalet, er meget billig
til Salg ved Henvendelse til
Ejeren **Fr. Grønhej**, Hirtshals.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hr. Skibskaptajner

ALBERTH B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tæller

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-MOLDBART FØRLANG KATALO



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 99

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Peteraburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Aktieselskabet

Den Danske Handelsflaades Skoleskib

for Befalingsmænd

„VIKING“,

hvis Formaal er at give unge danske Mænd prak-
tisk og teoretisk Uddannelse til Befalingsmænd. i
Handelsflaaden, forventes at paabegynde sit Togt i
Begyndelsen af April Maaned.

Formularer og Blanketter til Ansøgninger og
Attester faas ved Henvendelse til Aktieselskabets
Kontor, Østbanegade 3, København Ø.

Galease

„Elisabeth“ af Aalborg, dr. 26,15 Netto Registertons, ladende
c. 1100 Ctnr., 3000 Kbf. Træ, er billigt til Salg ved Henvæn-
delse til Skibsfører K. D. Knudsen, Danmarksgade 53, Aalborg.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Foreninges Kontor, St. Annæ
Plads 26, København K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne samt hos Blankeneteiners Eftf., Toldbodvej 4B. Kbhvn.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Januar 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvvm. Lossehjul og
Blokke
Davls Farver — Bitumen Palat
Slanger af Her, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavs. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler
billiget en gros & en detail hos
S. FRIEDLÆNDER
Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26. Telefon 1030 & 3442.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16

Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Forlang altid
Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

Condensed Milk.

„Milkmaid“ Brand „Ideal“ Brand
sukret. usukret.

Fineste Produkt.
Største Holdbarhed.

Faas overalt.



MILKMAID

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Nyhavn 35.
Tlf. 237. Priv. Amager 408x.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Tong købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
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.

Spezialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Ritzelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Ved Stranden 1.
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.



De danske Vin- og Conserverfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 477

Str. 173

1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Aalborg

A. Brøndum & Søn

Akvavitter.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

novertroïne tjærede og utjærede
Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Effth., Toldbodvej 48. Kbhvn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—9 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

AXEL LUND

anbeter sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Berg & Larsen

(forhen Martin Niisou)

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk.

Nyhavn 53.

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

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Daglig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 24. Januar 1907.

Som det fremgaar af et Indlæg paa andet Sted i Bladet i „Heimdal“ Sagen, har en æret Indsender gjort et velment Forsøg paa at drage frem i Forgrunden en helt ny Fase i den stærkt omdebatterede Sag ved at anke over Udkigsforholdene om Bord i Damperen og Sø- og Handelsrettens tilsyneladende Billigelse af Udkigsmandens Anvendelse til anden Skibstjeneste.

Selve denne Anke hviler imidlertid for en væsentlig Del paa en Misforstaaelse, men dels for at faa opklaret denne Misforstaaelse og dels af Hensyn til Sagen selv vil det maaske være paa sin Plads at se lidt nærmere paa dette Spørgsmaal.

Hvad Misforstaaelsen angaar, da vil i Grunden en Henvisning til Aktionsordren mod „Heimdals“ Fører være tilstrækkelig til at godtgøre den, thi naar Aktionen, som det vil erindres, kun drejer sig om Overtrædelse af Sølovens § 223 eller med andre Ord om Kaptajnens Dispositioner overfor det andet Skib efter Sammenstødet, da er det kun i sin Orden, at Sagen ikke — hverken i selve Paadømmelsen eller paa anden Maade — kommer til at omfatte Skibets almindelige Tjenesteforhold forud for Kollisionen. De har simpelthen ikke noget med den foreliggende Sag at gøre. Endvidere maa det erindres, at Domstol og Anklagemyndighed ikke er et og det samme; Sø- og Handelsretten paadømmer vel Sagen, men det er Politidirektøren, der anlægger den.

Der er saaledes formelle Grunde nok til at betegne den rejste Anke som beroende paa en Misforstaaelse, men med denne Besvarelse vilde Spørgsmaalet dog ingenlunde være udtømt. Selvfølgelig maa der være og er sikkert altid en vis Vekselvirkning mellem Domstolen, der har ledet Undersøgelsen, og Anklagemyndigheden, og den første af disse kan umuligt i Praxis være afskaaret fra enhver Indflydelse paa Aktionsordren. Med en vis Ret vil man derfor nok kunne sige, at Sø- og Handelsretten har billiget, at Udkigsforholdene om Bord i „Heimdal“ ikke blev gjort til Genstand for nogen Paatale. Og, som det forekommer os, med Rette, thi mod hvem skulde man i Grunden have rejst en saadan Sag?

Mod Matrosen, der i Skibets Interesse og gaaende ud fra, at Styrmanden nok vil kunne holde Udkig alene saa længe, forlader Broen et Øjeblik for at udføre et Arbejde, som han anser for paatrængende nødvendigt, mod Styrmanden selv, der ikke en Gang ved, at Udkigsmanden er gaet ned, eller endelig mod Føreren og Rederiet for en ved utilstrækkelig Bemanning foraarsaget Usødygtighed?

Der kan under disse Forhold og under Hensyn til hele Sagens Natur næppe findes noget som helst besynderligt deri, at Sø- og Handelsretten ikke har ment at burde foranledige, at der blev gjort Ansvar gældende mod nogen i Anledning af denne specielle Side af Sagen, men herfra at slutte, at Retten skulde være tilbøjelig til at billige, at Udkigsmanden i en Passagerdamper tillige fører Tilsyn med Kreaturerne, vilde sikkert være utilladelig overilet — tværtimod, der er al mulig Grund til at tro det modsatte.

Forøvrigt forlyder det med stor Sikkerhed, at Dampskibsselskabet har gjort Skridt til at forøge Skibenes Besætninger — i alt Fald naar særlige Forhold taler for

det — og der er saaledes Grund til at tro, at Spørgsmaalet allerede har fundet en let og naturlig Løsning.

Den danske Skibsfart i 1905. (Efter Statistisk Bureaus Tabelværk om Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i 1905).

Den samlede Godsmængde, der ad Søvejen omsattes mellem Danmark og Udlandet, udgjorde i 1905 4,417,295 Tons, i 1904 4,394,000 Tons og i 1903 4,151,300 Tons. Medens Godsmængden i de foregaaende Aar var i betydelig Stigning, er den saaledes i 1905 kun steget 23,000 Tons. Navnlig for den udgaaede Godsmængde har Stigningen været ringe, idet den kun var 2,000 Tons større end i 1904. I 1905 indgik til Danmark fra fremmede Havne 32,073 Skibe med en Bestuvning af 3,173,067 Tons, medens der herfra ekspederedes 32,300 Skibe til fremmede Havne med en Bestuvning af 978,271 Tons. Mellem Danmark og England udveksledes i 1905 ad Søvejen 5,432 Skibsladninger med ialt 1,706,507 Tons (mod 1,768,614 Tons i 1904), mellem Danmark og Tyskland 20,514 Ladninger med 834,875 Tons (1904: 808,003 Tons), mellem Danmark og Sverrig 32,433 Ladninger med 733,067 Tons (1904: 686,494 Tons). For de øvrige Landes Vedkommende er Omsætningstallene mindre. Med Island udveksledes 149 Skibsladninger paa tilsammen 33,814 Tons (mod 27,304 Tons i 1904).

I indenrigsk Fart befordredes i 1905 1,394,000 Tons, hvoraf knap Halvdelen med almindelige Damp- og Sejl-skibe og godt Halvdelen paa Statsbanernes Dampfærger. Dampfærgetrafiken er i de sidste 3 Aar steget med en Tredjedel.

Esbjerg Havns Udvidelse. Ministeren for offentlige Arbejder har i Følge Ritz. Bur. d. 18. ds. i Folketinget fremsat Lovforslag om Bemyndigelse til for Statskassens Regning at lade foretage en Udvidelse af Esbjerg Trafik- og Fiskerihavn. Der foreslaas anvendt indtil 4,095,000 Kr. til Trafikhavnen, indtil 1,460,000 Kr. til Fiskerihavnen og indtil 350,000 Kr. til Anskaffelsen af et Sandpumpeskib til Uddybning af Barren udfor Graadyb. Endvidere bemyndiges Ministeren til, efter Reglerne i Forordning af 5. Marts 1845, for Staten at erhverve et c. 270,000 Kv. Alen stort Areal ved Esbjerg Havn.

Angaaende denne Sag har der været indgivet en Række Andragender fra Handels-, Landbo- og Fiskeriforeninger, og særlig har Landbrugsministeriet anbefalet en Udvidelse af Havnen, for at denne, navnlig under Isforhold, skal kunne magte den hele Trafik med Udførsel af Landbrugsprodukter fra Danmark, hvorfor Ministeriet har maattet erkende, at der er Trang til Udvidelse af Havnen til Stede. For Trafikhavnens Vedkommende trænges der til Forøgelse af den forhaandenværende Kajplads, navnlig hvis man i en ikke fjærn Fremtid gaar til Etableringen af en daglig Forbindelse mellem Esbjerg og Parkeston. Det antages, at 1600 Fod ny Kajlængde vil udkræves, for at Havnen i en længere Aarrække skal kunne tilfredsstille Fordringerne til en videre Udvikling af Eksport og Import, og for at den under Isvintre skal kunne magte en stærkt forceret Trafik. I Havnen foreslaas tilvejebragt en Dybde af 24 Fod. Endelig foreslaas tilvejebragt rigelig Plads indenfor Bolværkerne med Mulighed for gode Spor- og Vejforbindelser.

I Fiskerihavnen er den indbragte Fangst fra 1901 til 1905 steget fra 5,2 til 8,3 Mill. Pund. Selv om der imidlertid ikke var Fremgang i Fiskeriet, er Fiskerihavnen med dens nuværende Benyttelse altfor indskrænket. I Foraarsfiskeriet deltager nu c. 170 Fartøjer, hvoraf 106 er hjemmehørende i Esbjerg Tolddistrikt. En Udvidelse af Havnen bør formentlig omfatte et 10 Tdr. Land stort Havnebassin med samme Vanddybde som nu, nemlig 18 Fod ved daglig Højvande.

Det anses for rettest, at Trafikhavnen udvides mod Øst, og at Fiskerihavnens Udvidelse foretages i Tilslutning til den nuværende Fiskerihavn.

Udvidelsesplanen omfatter en fast Anlægsplads for Petroleumskibe.

Burmeister & Wain. I Henhold til Forhandlingerne paa et d. 22. ds. i Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde fratræder Kommandør K. C. Nielsen i en nær Fremtid Stillingen som administrerende Direktør for Selskabet. Selskabets Bestyrelse har med Tak modtaget et af Kommandøren fremsat Tilbud om ogsaa i Fremtiden at yde Selskabet al den Bistand, han formaar.

Burmeister & Wains Flydedok. Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain er til Regering og Rigsdag indgivet Andragende om, at den af Selskabet erlagte Told for Flydedokken, 21,181 Kr. 50 Øre, maa blive Selskabet tilbagebetalt. Selskabet motiverer Andragendet med, at det uden Tøven anskaffede Flydedokken, da der var Fare for, at Planen om en Tørdok i Malmø skulde bidrage til at drage Skibsfarten bort fra Kjøbenhavn. Endvidere anføres, at Driften af Dokken i lange Tider kun vil give Tab.

Engelsk Skibsbygning i 1906. Af John White's bekendte aarlige „Shipping Review“ hidsættes følgende:

„Vore Skibsværfters Produktion i Fjor af Handelsdampskibe har været større end nogensinde tidligere, nemlig omtrent 1,800,000 Tons, hvilket er 200,000 Tons mere end det nærmest foregaaende Aar. Den til det britiske Register føjede Tonnage beløber sig til omtrent 1,500,000 Tons, heri indbefattet i Udlandet købte Skibe. Der er af det britiske Register udgaaet omtrent 550,000 Tons, indbefattet de til Udlandet solgte Skibe. Bygningen af Sejlskibe er nu saa ringe, at den næsten ikke er Omtale værd; der er i Fjor udgaaet af Registret 200,000 Tons Sejlskibe, hvori indbefattet Skibe i Kolonierne.

Forøvrigt har Aaret været Vidne til, at de største og hurtigste Skibe er bleven sat i Vandet, og sandsynligvis er Grænsen for Størrelse, om ikke for Kraft — den Grænse, som Handelens Krav og klog Forretningssans vil sætte for en Aarrække — bleven naaet. De gigantiske „Cunard“-Skibe, Turbinedamperne „Lusitania“ og „Mauretania“ paa omkring 33,000 Register-Tons med 72,000 HK. til at drive dem gennem Vandet med 25 Knobs Fart, er bleven sat i Vandet. Disse Skibe er 760 Fod lange og 88 Fod brede. Alle fremmede Lande, med Undtagelse af Amerika og Kina, har forøget deres Tonnage; fremmede Værfter er bleven udvidet og er i adskillige Tilfælde bleven vore alvorlige Konkurrenter.“

Turbinmaskiner bliver mere og mere anvendt, om end ikke almindeligt, for hurtige, store Skibes Vedkommende; dog er de endnu ikke i Besiddelse af de nødvendige Egenskaber, der gør dem særligt anvendelige i almindelige Lastdampere. Resultatet med Kæmpeskibene „Lusitania“ og „Mauretania“ vil uden Tvivl blive afgørende for deres Anvendelse af mange af de Selskaber, som nu stiller sig afventende.

Den tyske Handelsflaades Bemanding. Et fornylig udkommet Bind af det tyske Riges Statistik bringer i Følge „Berl. Tid.“ en Række Oplysninger om Bemandingsforholdene om Bord i de søgaaende tyske Handelsskibe. Bemandingen er ialt 64,000 Mand, hvoraf

12,500 er Personer, der betegnes som Officerer (Kapitajner, Styrmand, Maskinmestre), eller Personer, som maa henregnes til denne Gruppe. Antallet af Menige (Matroser, Fyrbødere m. m.) er 51,500 Mand.

Besætningen er fordelt som følger: 20 Procent eller 12,800 Mand, hvoriblandt 2,900 Officerer, farer med Sejlskibe; 1,4 Procent eller 900 Mand, hvoriblandt 250 Officerer, med søgaaende Lægtene og 78,6 Procent eller 50,300 Mand, hvoriblandt 9,400 Officerer, med Dampskibe. I Løbet af den sidste halve Snes Aar er Antallet af Folk, der er beskæftiget i Sejlskibsfart, gaaet noget ned, dels fordi mindre, forholdsvis stærkt bemandede Sejlskibe har maattet vige Pladsen for de store Sejlskibe med forbedret Besætning, besparende Takkelage og Hjælpe-maskiner.

Antallet af tyske Dampskibe paa 6,000 Brutto Tons og derover er i de sidste fem Aar steget fra 41 til 70; 25 af disse Skibe er paa over 10,000 Brutto Tons. Disse sidste, store Skibe er for største Delen Passagerdampskibe med stor Besætning. Hamburg—Amerikalinjens Skib „Amerika“, har eksempelvis en Besætning af 539 Mand og samme Selskabs Hurtigdamp „Deutschland“ af 557 Mand. Hvad de 64,000 Mand forskellige maritime Kald angaar, da omfatter 49,4 Procent eller 31,600 Mand, hvoriblandt 7,800 Officerer, de egentlige Søfolk; 30,9 Procent eller 19,800 Mand, hvoriblandt 4,300 Officerer, Maskinpersonalet; endelig er 19,7 Procent eller 12,600 Mand, hvoriblandt 500 Mand beklæder Stillingen, der maa henføres under Officersgruppen, beskæftiget paa anden Maade om Bord, navnlig i de store Dampere.

Maskinmestrenes Forening har d. 15. ds. rettet en Opfordring til Dansk Dampskibsrederiforening om i Forening med denne at foranstalte en Revision af Forholdet mellem Redere og Mestre.

Maskinmesterforeningens Bestyrelse har i den Anledning udvalgt fire Repræsentanter, forsynet med fornøden Fuldmagt til at binde Foreningen, til paa dennes Vegne at føre de eventuelle Forhandlinger, og henstiller til Rederne at træffe lignende Dispositioner til Fremme af Sagen. Samtidig har Foreningen fremsendt et Forslag til Overenskomst som Grundlag for Forhandlingerne, der omfatter Gageforhold, Arbejde og Vagthold om Bord, Kammerforhold, Kostforhold og Almindelige Forhold om Bord.

Vi skal ikke her komme ind paa nogen nærmere Redegørelse for det opstillede Forhandlingsgrundlag eller søge at forudsige noget om denne Sags videre Forløb. Maskinmesterstanden har i det store og hele næppe nogensinde kunnet betragtes som Stedbørn i dansk Dampskibsfart, og Foreningens Henvendelse vil sikkert blive gjort til Genstand for alvorlig Overvejelse.

Saa vidt vi ved, vil Sagen blive forelagt paa et Møde i Dampskibsrederiforeningen i den nærmeste Fremtid.

Sæbybanen og Nørresundby Havn. Nørresundby Havneudvalg og Repræsentanter for Sæbybanen samt Cementfabrikerne ved Nørresundby har d. 18. ds. holdt Møde i Aalborg og i Følge „Aalborg Amtstidende“ i Principerne vedtaget en Overenskomst, hvorefter Sæbybanen paatager sig Transporten til og fra Fabrikerne til sædvanlig Fragttakst og Anlæg af Dobbeltspor fra Nørresundby til Loftbro. Endvidere gives der Banen et Tilskud for Udgifter ved forøget Materiel og Administration. Nørresundbys Havn udvides med 1,000 Fod Bolværk og til 24 Fods Dybde. Omkostningerne herved anaalaa til 1/2 Mill. Kr.

Om Havneplanerne i Nørre Sundby meddeles yderligere:

Et Areal paa c. 50,000 Kv.-Alens Størrelse dannes

Sydøst for Privatbanestationen ved Opfyldning ud i Fjorden.

Derved bliver man i Stand til at bygge et nyt 1,000 Fod langt Bolværk, der vil komme til at løbe fra Vest til Øst, omtrent parallelt med Jærnbanelinjen, og udgaa c. 50 Fod Nord for den gamle Havnemoles Udspring eller omtrent Syd for Stationsbygningen. Længs dette ny Bolværk uddybes til 24 Fod, og en Rende paa 24 Fod graves ud til Løbet i Limfjorden; omkring den gamle Mole uddybes til 18 Fod. Ved den østlige Ende af den ny Bolværk bygges en saakaldt Skærm, der afviger lidt mod Syd fra Bolværkets Retning og begrænser den yderste Del af Opfyldningen.

Længs hele det ny Bolværk lægges to parallelle Jærnbanespor, der sandsynligvis faar deres Udspring i det gamle Havnespor omtrent ved Brogade, og som ved Bolværkets østligste Ende bøjer opad og slutter til Sæbybanen, længs med hvilken der lægges et Spor for Cementfabrikkernes Transport af Cement.

Manifest for Klipfiskeladninger fra Island til Spanien. Den danske Konsul i Barcelona har henledet Udenrigsministeriets Opmærksomhed paa, at de fleste Dampere, der ankommer til nævnte Plads med Fisk fra Island, medbringer Manifest, Oprindelses- og Afladningsbevis fra hvert Lastested, og at de to sidstnævnte Papirer er overflødige. Der behøves kun ét Manifest, udstedt paa sidste Lastepuds og optagende hvert Parti Last i Overensstemmelse med Konnossementerne. Manifestet skal undertegnes af Sysselmanden eller anden lokal Myndighed og forsynes med dennes Segl eller Stempel. Det bør ogsaa anføres i Manifestet, at der ikke findes spansk Konsul paa Island. Er Manifestet ikke legaliseret af den stedlige Myndighed, paalægges der Damperen en Mulkt af 500 Pesetas.

Paa samme Manifest — men separat — kan ogsaa optages eventuel Last for Italien.

Fra Sø- og Handelsretten. (Ritz. Bur.). En Tømmermand og to Matroser fra Dampskibet „J. C. Jacobsen“ har d. 18. ds. i Sø- og Handelsretten for Deltagelse i Slagsmaal om Bord i Skibet vedtaget Bøder paa 50 Kr., 30 Kr. og 30 Kr., der betales kontant til Sømandsforeningen. — En Fyrbøder fra samme Dampere, der ulovlig var udebleven fra sin Tjeneste og havde deltaget i Uorden om Bord, vedtog herfor en Bøde paa 30 Kr. til Sømandsforeningen. — En anden Fyrbøder, ogsaa fra Damperen „J. C. Jacobsen“, der havde nægtet at gaa fra Borde efter Afmønstringen, saa at han ved Politiets Hjælp maatte fjernes fra Skibet samt havde udvist grov Uorden om Bord, vedtog herfor en Bøde paa 40 Kr. til Sømandsforeningen.

En Kok fra Dampskibet „Frederik“, der efter tilstaaet Landlov var udeblevet fra Skibet uden gyldig Grund, har herfor ved Sø- og Handelsretten d. 3. ds. betalt en Bøde af 70 Kr. til „Georg Stage“.

Assens Havn. Det i Fjor paabegyndte Arbejde med Udvidelse af Assens Havn og Uddybning af Indsejlingsløbet er, efter hvad der skrives til „Berl. Tid.“, nu skredet godt frem, og man venter at faa hele Arbejdet udført i Løbet af det kommende Foraar. Udvidelsesarbejdet omfatter Havnens nordre Del, hvor man ved Moleflytning og Opfyldning af en Del af Strandbredden længs denne indvinder en betydelig Kajplads. Samtidig skal Indsejlingen uddybes til 20 Fod Vand. Ialt vil Udgiften ved Arbejderne andrage c. 200,000 Kr., hvoraf de 110,000 falder paa Havnearbejdet, 90,000 paa Uddybningen.

Kronstadts Havn. St. Petersborg, d. 18. Januar. (Ritz. Bur.). Arbejderne paa Uddybningen af Kronstadts lille Red er nu afsluttet. Havnen vil derefter kunne besejles af Skibe med 28 Fods Dybgaende.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholder, som det fremgaar af omstaaende Annonce, sin aarlige Generalforsamling i Vejle Mandag d. 4. Februar.

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

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Vi har fra Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise modtaget følgende:

Entreprisen har i den senere Tid været Genstand for en Række Overfald i Ugebladet „Forsikrings-Kongressen“. Vi finder ingen Anledning til lige over for „Forsikrings-Kongressen“ at indlade os paa en detaillert Imødegaaelse af alle de usandfærdige og vildledende Paastande, som Bladet fremkommer med, dels fordi Angrebene er sammenkædet med Reklame for et nydannet, saakaldet Bjergningsselskab samt med Angreb paa „Den Permanente Voldgifts-Kommission“, som det ikke er vor Sag at besvare, og dels fordi alle, der kender os og vor Virksomhed, er fuldkomment paa det Rene med, fra hvilken Kilde disse Angreb stammer, og hvor ringe Betydning der tillægges dem udenfor den Klike, af hvilken de sættes i Scene.

Vi skal kun belyse „Forsikrings-Kongressens“ Paalidelighed ved et eneste Eksempel. Det er i Bladet bleven paastaaet, at adskillige af de vigtigste Assurance-Institutioner i Udlandet var i høj Grad misfornøjet med os og vor Virksomhed, og mellem de misfornøjede nævnes blandt andre Lloyds i London. Vi tilskrev i den Anledning Lloyd's Committee, og erholder følgende Svar:

Lloyd's.

London, 14th. Janr. 1907.

Messrs. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Copenhagen.

Dear Sirs!

I beg to acknowledge the receipt of your letter of the 10th. instant from which I note, with surprise, that any dissatisfaction has been expressed with the conduct of your business. I have only to add that the relationship between your Company and the Committee of Lloyd's has always been carried through on friendly and pleasant lines, and I trust that this cordial intercourse may continue in the future.

Yours faithfully

(sign.) Watson.
Secretary.

Vi overlader herefter gerne „Forsikrings-Kongressen“ den Fornøjelse at kritisere os og vor Virksomhed.

Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
Otto Hecksher.

„Hejmdal“ Sagen.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Tillad mig, Hr. Redaktør, at fremsætte et Par Bemærkninger i Sagen angaaende „Hejmdals“ Kollision med den finske Bark „Onni“.

I Dagbladet „København“ for d. 4. November 1906 ser jeg gengivet en mundtlig Beretning fra en gammel Skibsfører, der i en Menneskealder har sejlet som Fører for vore større Dampskibe paa Nord- og Østersøen og som — som han siger, af simple Retfærdighedsgrunde — næsten gør Forsøg paa at tillægge Sejlskibsføreren Skylden for Sammenstødet. Han siger nemlig omtrent saaledes: „Dampskibsføreren bliver purret ud fra sin Frivagt, og hans Skib har tørnet mod en anden Skude — enhver kan selvfølgelig forstaa, at der bliver Uro i Sindet hos ham, men han maa som Fører hurtigt fatte sig og træffe sine Forholdsregler“.

Men mon der da ikke samtidig er endnu større Uro om Bord i Sejleren. For dennes Kaptajn staar det nemlig klart, at hans Skib som Træskib absolut i de fleste Tilfælde vil synke efter en Kollision med et Jærnskip. Som Regel vil der hverken levnes ham Tid til at gøre Baaden klar eller Udvej til Bjærgning paa anden Maade.

Endnu under Sammenstødet byder imidlertid vor Lovgivning Sejlskibsføreren at holde Kurs; kun under særlige Forhold maa han ændre denne, og gør han det, taber han almindeligvis sin Ret. Altsaa — hvis Damperen ikke vil undgaa Sejleren, kan denne i de allerfleste Tilfælde ikke komme klar af Damperen, da denne almindelig løber en Fart af 10 à 12 Mil og ofte holder sin Kurs, indtil det er for silde, medens Sejlskibet almindeligvis kun løber en Fart af 5 à 6 Mil eller lidt mere. I det foreliggende Tilfælde tager Damperen sig imidlertid ikke i Agt før det er for sent, og saa lægger den pludselig Roret Bagbord, efter et fejlagtigt Skøn over hvor nær den er Sejleren, og derved sker Sammenstødet. Men naar nu Damperen har sejlet Sejleren ned, er det da virkelig menneskeligt eller, som den gamle Skibsfører siger, retfærdigt, at Damperen løber sin Vej uden at vide, om han selv skal synke, eller den Oversejlede skal synke. Dette bør han øjeblikkelig undersøge, og han kan gøre det uden at udsætte hverken sig selv, sit Skib eller sine Passagerer for Fare.

I dette Tilfælde var der ganske vist ingen, der druknede, men det var saavist ikke „Hejmdals“ Skyld. Det er hans ufravigelige Pligt at bjærge Besætningen paa det oversejlede Skib, og det skal han gøre selv med Risiko for sig selv og sit Skib, og han maa ikke øjeblikkelig forlade Ulykkesstedet uden at kende den oversejlede Besætnings Skæbne.

Jeg tillader mig at udtale, at d'Hrr. Dampskibsførere ofte kun er lidet praktiske paa Sejlskibsomaadet, saaledes at Sejlskibene mange Gange kommer til at lide under Dampskibsførernes mindre heldige Navigering. Jeg selv har været Sejlskibsfører i over 30 Aar paa Nord- og Østersøen og Sømand om Bord paa Sejlskibe fra mit 14de Aar.

Chr. Jensen,
Skibsfører.

Jeg har med Interesse læst de Udtalelser, der er fremkommen her i Bladet i Anledning af Dommen i Sagen „Hejmdal“ kontra „Onni“, og jeg maa give Hr. Kaptajn H. Nielsen Ret i hans Betragtninger i Bladet af 20. December 1906, om at Hensynet til eget Skib og særlig Passagerer maa gaa foran, naar der efter Skibsførerens Skøn er Fare for samme. At Kaptajn Jensen ikke har tænkt sig, at der var Fare for „Onni“, var berettiget, da det maa være et meget svagt Skib, der ved at ramme et andet tværskibs med sin Stævn, bliver synkefærdigt, i de allerfleste Tilfælde vil Skaden blive mindre alvorlig. Tilmed var det jo ikke særlig håardt Vejr, og „Onni“ havde sine Baade at ty til, hvad man ikke kan sige, at „Hejmdal“ havde efter Kollisionen.

Der er dog noget i denne Sag, der særlig har forundret mig, nemlig det, at der hverken i Søretten eller af andre, er bemærket noget, om det mærkelige Forhold, at Udkigsmanden i en Passagerdamper tillige maa føre Tilsyn med Kreaturerne. I dette Tilfælde var han borte fra sin Post i 4 à 5 Minuter, og havde der i Stedet for et været flere Kreaturer løse, vilde det maaske være bleven 9 à 10 Minuter. At dette ikke bliver paatalt, maa forvirre Begreberne om Udkigsmandens Betydning.

Jeg har altid betragtet Udkigsmanden som en hellig, urørlig Person, men er Posten ikke højere regnet, end at en Søret ikke tager Anstød af, at den som her bliver forladt i længere Tid, for at passe ganske normalt forefaldende anden Skibstjeneste, hvad der end ikke lægges Skjul paa, men berettes som en selvfølgelig Ting, saa maa jeg have haft en forkert Opfattelse af denne Posts Betydning.

Jeg vil derfor være Redaktionen taknemlig for en Udtalelse om dette Spørgsmaal.

A. Kofoed-Hansen,
Fører af Dampf. „Prins Christian“, Gjedser-Warnemünde.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har fra en farende Dampskibsfører modtaget følgende:

I en stor Del danske Dampskibe tillades det Hovmesteren at holde Udsalg af Øl og Spiritus til hele Skibets Besætning (i mange Tilfælde indskrænker det sig forøvrigt ikke hertil alene) — i enkelte Skibe maaske dog kun til Officererne. For at kunne bedømme fuldtud hvor skadelige Forhold denne Skik (eller rettere Uskik) skaber om Bord, skal man helst have set Sagen paa nært Hold, men at det ikke gavner Bedriften, og at Forældre, som vel undertiden med ikke ringe Opofrelse har hjulpet deres unge Sønner gennem de nødvendige Eksaminer og nu haaber at se dem blive til noget paa deres Omraade, i enkelte Tilfælde oplever at se dem blive mer eller mindre anløbne, udelukkende fordi Adgangen til Spiritus daglig er altfor let, netop i den Alder, hvor Friskfyrtonen gør sig gældende, det er en Kendegerning.

Lad Hovmestrene være lønnet saaledes, at deres Arbejde og Ansvar (og paa dette Omraade tiltrænges der en grundig Forbedring, da vi her gennemgaaende befinder os paa et Lavmaal af Lønning) er lønnet i Forhold til Skibets øvrige ansvarlige Mænd; de vil da ikke være henviset til indirekte at gøre sig bedre lønnet ved Salg af Spiritus til Besætningen eller andre, hvad der i altfor høj Grad er Tilfældet nu. Et Forbud herimod

vilde vist ikke mindst være til Gavn for Hovmestrene selv, idet der er altfor mange sørgelige Beviser for, at ogsaa disse har altfor let Adgang til Spiritus.

Der kunde anføres mange Beviser til Støtte for foranførte Paastande, men jeg skal indskrænke mig til at henstille til Overvejelse, om der ikke her, for at undgaa personlig Indblanding, var Anledning til, at „Dansk Dampskibsrederiforening“ skred ind og ved Cirkulære forbød alt Salg af Spiritus under nogen som helst Form om Bord i Skibene og fordrede dette strengt overholdt. Jeg tror, at dette vilde være et Skridt i den rigtige Retning, selv om det ikke i Øjeblikket vilde blive modtaget med Velvilje. Det er ingenlunde min Mening at agitere for Totalafhold eller søge Brugen af Spiritus helt ophævet, hvad der næppe behøves og heller ikke vilde være gavnligt, men Misbrugen og alt det deraf flydende Onde vilde det sikkert være i alle Parters Interesse at faa sat en Stopper for; det er absolut ikke tillidvækkende, naar det første Øjet møder om Bord i et Skib, er en større Stabel Ølkasser med tomme Flasker (fulde er mere sjældne) anbragt tæt ved Indgangen til Kathyt eller Messe.

Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Der har i den sidst forløbne Uge ikke været udfoldet nær saa megen Aktivitet som de foregaaende otte Dage, navnlig ikke hvad Kulbefragtingerne angaar. Dette har ikke sin Grund i, at der har været Mangel paa Laster, nej, snarere det modsatte har været Tilfældet, men Vanskelighederne ved at arrangere Lastetørn er i den Grad fremtrædende, at Afskiberne ser sig nødsaget til kun at forsyne sig med den alleryderst nødvendige Tonnage. Der er intet, der tyder paa, at Afskibningsforholdene skal blive bedre i den nærmeste Fremtid, og da desuden Bunkerkul jo er meget dyre, er det ikke nogen absolut lukrativ Forretning at gøre Ballast-Kulrejsen mellem Østkysten og Østersøen til de i Øjeblikket gangbare Rater, særlig da stormfuldt Vejr ofte yderligere forværrer Rejsernes Resultater. Det er ikke alene i England og Wales, at det er saa svært at arrangere Lastetørn, men ogsaa fra Nordamerika lyder der stærke Klager. Afskibningsforholdene er i høj Grad besværlige derved, at Kullene paa Grund af den enorme Trafik paa Banerne ikke kan skaffes frem til Udskibningspladserne, og selvfølgelig lider Skibsfarten meget derunder. Adskillige danske Dampere har lagt op, og for Baade paa 1/2,000 Tons, som særlig er baseret paa Østersøfart, synes dette ogsaa at være det mest fornuftige, thi Østersøen er saa at sige ganske blottet for Laster, og for de faa, som sluttet, er Raterne under al Kritik slette. Der er iøvrigt nu indtraadt særdeles stærk Frost i Botten, og medens dette skrives, ser det nærmest ud til, at Reval og Riga vil lukke. Paa andre Steder af Kloden er der intet passeret af særlig Interesse; Nordamerika skuffer stadig og er en meget ringe Forbruger af „outsiders“, da Rutebaadene tager langt den overvejende Del af den Last, der kommer i Markedet, men La Plata har bedret sig lidt til Trods for, at Begæret efter Tonnage ikke er overvældende. Med det bedre Returmarked er de udgaaende Kulfragter selvfølgelig lavere, og efter at der i Maanedens første Halvdel glat betaltes 14/ & 14/6 fra Cardiff til god nedre Lossehavn, er der nu sidst sluttet til 12/6.

Det østlige Marked er ikke særlig aktivt, men Raterne holder sig dog godt. Bombay har betalt 16/3 til udsøgt Havn for en prompt Baad, som gaar ud i Ballast fra Port Said, 15/6 til Genua og Marseilles pr. primo Februar, medens Kurrachee betalte 16/9 pr. ultimo. Ris-

pladserne i Birma har sidst sluttet til 23/ Holland pr. Februar, 23/6 & 24/ O. C., men Begæret til Evropa er nu meget ringe. Til Japan stiller det sig gunstigere med at sælge Ris, og der sluttet fra Rangoon til 15/ én, 15/6 to Havne pr. Februar/Marts/April. Fra Kalcutta sluttet en meget stor Baad til Hamburg til 23/ Jute pr. Februar.

Sortehavet etc. tager ikke mange Baade, og Raterne er overalt lavere. Fra Odessa betaltes for store Baade omkring 8/ til udsøgt Havn, men Ladning er meget knap. Tørnen er nu omkring 10 & 12 Dage. Fra Nikolajeff er sidst betalt 7/9 og fra Novorossisk 7/7¹/₂ & 8/. Sidst betalte Rate for Kager fra sidstnævnte Havn var 11/ Basis én dansk Havn pr. 20. Februar/20. Marts. De bulgarske Havne har sluttet noget livligere pr. Januar (gl. St.) til c. 8/ L. H. A. R., medens Sulina er stille paa Basis af 7/6. I Mangel af Korn placeredes en Række Baade for Erts, og der blev bl. a. betalt 11/ Poti/Middlesbro eller Rotterdam, 11/3 Antwerpen eller Dunkerque, 10/6 Nikolajeff/Antwerpen. For sidstnævnte Forretning betaltes for kort Tid siden 11/.

Middelhavet har fragtet ret livligt, men Raterne viser gennemgaaende lidt Nedgang, idet der udbydes særdeles megen Tonnage. Paa „free despatch“ Betingelser sluttet der blandt andet til 5/10¹/₂ Carthage/Rotterdam, 7/10¹/₂ Maryport, 5/9 Benisaf/Tyne Dock 7/3 Sevilla/Bordeaux, 10/1¹/₂ Huelva/New York eller Filadelfia. For Salt betaltes 15/6 Torrevieja/Monteideo, 9/6 Kalcutta. Fra Aleksandria betaltes omkring 7/9 for Bomuldsfrø til London eller Hull, og Smyrna betalte 8/6 Dødvægt til Bristol. Ertsraterne fra Bilbao er uforandret paa Basis af 4/10¹/₂ & 5/ til Middlesbro, 5/ & 5/1¹/₂ Rotterdam, 4/6 Newport, 4/9 Tyne Dock.

Fra Nordamerika vil der stadig ikke komme noget rigtigt Begær, og Markedet slæber sig afsted paa en ret utilfredsstillende Maade. De fleste Afslutninger var for Petroleum og Træ, og der blev for førstnævnte Vare bl. a. betalt 23 Cents Shanghai, 22 Java (4 Havne), medens vi blandt Træbefragtingerne skal nævne 87/6 Pensacola til én vesttaliensk Havn, 90/ to Havne, 81/3 & 82/6 Kontinentet (H. H.), 90/ Huelva og Lissabon, 115/ Mobile/Rosario, 77/6 Sapelo/Kontinentet og/eller U. K., 80/ to Lossehavne. For Korn sluttet nogle faa Dampere, og der betaltes 2/6 Baltimore/Cork f. O. 2/3³/₄ Kjøbenhavn og Haderslev (2 Lossehavne). Fra Cuba (2 Havne) til New York eller Filadelfia er 8¹/₂ Cents sidst betalte Rate for Sukker. Fra Norfolk til Manilla betaltes 4³/₄ Dollars pr. Ton Kul for en 6,000 Tons Baad. For Korn fra New Orleans sluttet en enkelt Baad til 3/ Middelhavet, og paa Netto Charter betaltes 11/ til 3 danske Havne for en mindre Baad. For Timecharter er der en Del Begær; der sluttet til 3/1¹/₂ Dødvægt, Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

La Plata Markedet ligger godt. Vel har Begæret efter Tonnage ikke været særlig stort, men Roderne har indtaget en fast Holdning, som igen har tvunget Raterne lidt i Vejret. Fra San Lorenzo Grænsen betaltes i forrige Uge 14/ & 14/6 til U. K. eller Kontinentet pr. Januar/Februar, men for nylig tangeredes 15/ for et Par Baade af „handy“ Størrelse. Pr. Marts er Raten 6 & 9 d. lavere. Buenos Ayres har taget en Del Februar/April Baade paa omkring 5,000 Tons til 13/6 O. C., men Bahia Blanca viser for Øjeblikket intet Liv.

Østersøen har næsten slet intet at byde paa, og den nu indtraadte stærke Kulde vil antagelig yderligere gøre det af med et Par Havne. Fra Libau er der sluttet til 33/ pr. Favn & 343 Kbf. Props til Kulhavn paa Østkysten (en elendig Rate), Rm. 6 pr. 1,000 Kilos Havre Bremen, 10¹/₂ d. Havrebasis Dunkerque, 11 & 11¹/₄ Rouen, men Ladning har været meget knap. Kønigsberg har betalt 1/ & 1/1¹/₂ Hvedebasis til London eller Rotterdam for et Par mindre Baade. Windau skiber en Smule Hør til omkring 17¹/₂ Frcs. Dunkerque eller Ghent. Der begynder at komme en Del Trælaster frem fra Botten for

den kommende Sæson, men gennemgaaende frister Fragterne ikke til at slutte saa lang Tid i Forvejen.

Kulfragterne er i næsten alle Retninger lavere end for en Uge siden, og det vil for de fleste Pladsers Vedkommende sikkert vare til et godt Stykke ind i Februar, inden normale Forhold igen indtræder, ja muligvis endda længere. Fra Østkysten har der været sluttet til 3/9 Kjøbenhavn, Aarhus eller Swinemünde, 4/6 Aalborg (950 Tons), 4/ Helsingborg (1,600 Tons), 4/ à 4 1/2 Neufahrwasser, 4/6 Lissabon, 7/ Barcelona, 6/9 Genua, 6/3 à 6/9 Sicilien, 7/6 à 7/9 Venedig, 6/1 1/2 Port Said. Blandt de sidste Befragninger fra Cardiff nævner vi 4/9 Kjøbenhavn (1,300 Tons), 4/ à 4 1/2 St. Malo, 4/9 à 5/ Lissabon, 6/6 à 7/ Genua, 7/6 à 7/9 Venedig, 6/ à 6/3 Piræus eller Konstantinopel, 6/3 à 6/6 Aleksandria, 6/ Port Said, 8/ Colombo (via Kap det gode Haab), 6/9 à 7/ Tenerifa, 7/3 Kap Verde, 12/6 La Plata, 13/6 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Königsberg meddeles, at der pr. Foraarsafskibning endnu ikke er Laster i Markedet; derimod er der saa vel fra Stralsund som fra Greifswald sluttet flere Skibe for Rug og Hvede til Danmark, Sundhavn til 4 Mark og for Havre til 5 Mark, alt med Afadning i Marta, og der søges endnu flere Skibe paa lignende Betingelser. Fra Wismar noteres 4 Mark, Neustadt 3 3/4 à 4 Mark for Hvede, isvrigt er det ellers flovt med Kornlaster.

Med Stenfragter er det heller ikke meget livligt, saaledes bydes fra Halmstad til Lübeck for Gadesten kun 3 1/4 Mark.

ab Kjøbenhavn er sluttet for Bomuldsfrøskager til Præstø og Stubbekjøbing 16 Øre, for Majs til Aarhus 18 Øre, Rostock 4 Mark og for Hvede til Odense 20 Øre.

Generalforsamlinger.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholdt den 17. ds. ekstraordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Axel Dam dirigerede, og Direktør, Konsul P. Mørch gjorde Rede for Selskabets hidtidige Virksomhed og Planer for Fremtiden.

Dagsordenen omfattede følgende Punkter:

- 1) Forslag fra Bestyrelsen om Udvidelse af Selskabets Aktiekapital med 5 Mill. Kr. til 10 Mill. Kr.
- 2) Forslag fra Bestyrelsen om Forandring i Vedtægternes §§ 5, 6, 7, 8, 9 og 10.

Udenfor Dagsordenen fremsattes følgende Forslag:

- 1) I Forbindelse med den ny § 8, der bestemmer, at hvert af Bestyrelsesmedlemmerne honoreres med 1000 Kr. pr. Aar, foreslaas, at de af den tidligere Bestyrelse overgaaende Medlemmer bibeholder det ved Generalforsamlingens Beslutning af 6. April 1905 tillagte Honorar.
- 2) Bestyrelsen bemyndiges til at afslutte Kontrakt med det „Nordiske Dampskibsselskab“, St. Petersborg, om at sejle i Forening for fælles Regning, saaledes at alle Indtægter tilflyder en fælles Konto, der igen afholder alle Udgifterne, medens Netto Resultatet fordeles mellem begge Selskaber i Forhold til deres Aktiekapital.

Ligesom de øvrige Forslag — Aktiekapitalens Forøgelse fra 5 til 10 Mill. Kr., Bestyrelsens Forøgelse til 6 Medlemmer og Ansættelsen af en Direktion, bestaaende af en Direktør og to Meddirektører — vedtoges ogsaa disse enstemmigt. Da Lovændringerne og specielt Udvidelsen af Kapitalen imidlertid kræver kvalificeret Majoritet, vil en ny Generalforsamling blive indkaldt.

Den ny Sæmandskasse

i Marstal har, i Følge „Ære Avis“, afholdt Generalforsamling den 11. ds.

Forretningsføreren, H. P. Kromann, fremlagde Regnskabet, som godkendtes. I Stedet for de afdøde Bestyrelsesmedlemmer, Skibsrederne Alb. Albertsen og Erik Petersen, valgtes Skibsførerne Alb. Albertsen og Mathias Madsen. Pensionen ansattes som sædvanlig til 20 Kr.

Indtægterne i 1906 androg Kr. 2,563.81, Udgifterne Kr. 4,279.14, og Aarsregnekabet udviser saaledes en Underbalance paa Kr. 1,715.23.

Den 31. December 1905 ejede Kassen Kr. 38,158.74, og den 31. December 1906 Kr. 36,443.51

Svendborg Toldsteds Forsikringsforening for Søfolks Ejendele afholdt, i Følge „Svendb. Amtst.“, den 13. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Havnefoged Møller, indledede Generalforsamlingen med at gøre opmærksom paa, at Foreningen til næste Aar kan fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Regnskabet udviser en Indtægt af Kr. 1,740.09 og en Udgift af ialt Kr. 2,971.50; heraf er i Erstatninger udbetalt Kr. 2,817.50. Underskudet er altsaa Kr. 1,231.41.

Foreningens Formue er Kr. 14,001.74. Medlemsantallet er 172. Det vedtoges at lade Præmien være uforandret, nemlig 1 pCt.

Til Bestyrelsen genvalgtes de to afgaaende, Kaptajn C. Christiansen og Chr. Mikkelsen.

Prins Valdemar-Foreningen

i Svendborg afholdt, i Følge „Svendb. Amtst.“, den 14. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Havnefoged Møller, indledede med at udtale nogle Mindoord over flere tidligere Medlemmer, der er afgaaet ved Døden i det forløbne Aar.

Kassereren, Navigationslærer Larsen-Arnvig, oplæste Regnskabet for det forløbne Aar, der balancerer med Kr. 5,296.80. I Enkeunderstøttelse er udbetalt Kr. 2,177.50.

Foreningens Formue den 1. Januar 1907 udgjorde Kr. 34,067.07 mod Kr. 33,842.62 Aaret forud. Endvidere ejer Foreningen Legater til et Beløb af 9,000 Kr. samt et under Formanden sorterende Legat paa 500 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Til Medlem af Bestyrelsen valgtes i Stedet for Skibsfører A. Hansen Kaptajn Ravnemose. Til Revisorer genvalgtes Dampskibsfører Lindtner og nyvalgtes Skibsfører L. Christensen.

Det vedtoges at uddele 60 Kr. af Bøssefondet til trængende Enker.

Formanden meddelte, at Foreningens Love skal være revideret inden Udgangen af 1907. Bestyrelsen foreslog at nedsætte en Komité, bestaaende af 6 almindelige Medlemmer samt Bestyrelsen, til at udarbejde et Udkast, som da skal være gældende og kun skal opløses paa en Generalforsamling.

Efter en Del Diskussion om Betimeligheden af saaledes at afskære Generalforsamlingen fra at have Indflydelse paa Lovene, vedtoges Bestyrelsens Forslag.

De 6 Medlemmer blev: Skibsfører Christiansen, „Fortuna“, Sejlmager Vald. Nielsen, Lods Herman Jørgensen, Blokkedrejer P. Knudsen, Pantelaaner Røstgaard og Kaptajn Lindtner.

Endelig oplyste Formanden, at Bestyrelsen havde vedtaget at tildele Enkerne den samme Understøttelse som tidligere, skønt Foreningens Status ikke er særlig god.

Thursø Forsikringsforening for Søfolks Ejendele

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 10. Januar.

I det forløbne Aar er tegnet Forsikring for 168 Policer med en Forsikringssum af Kr. 86,100.

Der er i Aarets Løb udbetalt i Erstatning Kr. 726.

Foreningens Fond er for Tiden Kr. 12,128.90 og udviser en Fremgang fra i Fjor af Kr. 371.62. Siden Foreningens Stiftelse for 26 Aar siden er der ialt udbetalt i Erstatning Kr. 27,712.

Forsikringspræmien for 1907 ansattes til 1/2 %.

Af Bestyrelsen afgik efter Tur Skibsbygmester J. P. H. Jørgensen, der genvalgtes. m.

Drager Skibsfører- og Skibsrederforening

afholdt den 15. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Efter at Foreningens Formand, Kaptajn C. Borg, havde aabnet Mødet, fremlagde Kassereren, pens. Lods J. Teisen, det reviderede Regnskab, som enstemmigt godkendtes.

Medlemsantallet var den 1. Januar 1907 117, hvoraf 72 ordinære Medlemmer. Enkekassens Status viste en Beholdning af Kr. 19,808.70. 21 Enker har i Aarets Løb modtaget Pension, der tilsammen udgjorde Kr. 525.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajn C. Borg, pens. Lods J. Teisen, Skibsfører Th. Friis og Skibsfører Isbr. Schmidt, genvalgtes.

Fra Sø og Land.

Skagens Fyr. Efter sikkert Forlydende i „Vendsyssel Tidende“ er Fyrmester Urban Hansen, Omø, udnævnt til Fyrmester ved Skagens Fyr.

Lillehedens Redningsstation. Baadformand P. Rimmen, Hirtshals, er, i Følge „Vendsyssel Tidende“, udnævnt til Opsynsmand ved Lillehedens Redningsstation i Stedet for afdøde Kaptajn Jensen.

Matros Wilhelm Nielson, født i Helsingør den 13. Oktober 1856, er død i Antwerpen den 16. December 1906.
Hans Slægt efterlyses af Udenrigsministeriet

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har faaet overdraget Reparationen af Dampskibet „Kiherson“, tilhørende den russiske frivillige Flaade. Skibet, der blev anvendt i den japansk-russiske Krig, og som ankommer hertil i Slutningen af Maanedene, vil være det største, der hidtil har været her i Havnen, idet det er større end vore hjemlige Amerikabaade. Reparationen vil vare over 6 Maaneder.

Patenteret Loddeapparat. Kaptajn Sigurdsen, indtil fornylig Fører af Briggen „Dorane“ af Fanø, har udtaget Patent paa et af ham konstrueret Loddeapparat efter Mariottes Princip. Apparatet angiver Dybden saavel i engelske og danske Favne som i Meter. P. K. P.

Bøge Navigationsskole. I den nu afsluttede 3. Eksamenstermin 1906 bestod til den almindelige Styrmands-eksamen 9 Elever. Til Eksamen i 2. Afdeling bestod 1 i Navigation, 1 i Geografi og Vejrlære og 1 i Engelsk.

De nu afsluttede Maskinisteksaminer ved Orlogsværftet forløb, i Følge Meddelelse fra Kommissionens Formand, saaledes:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 10, hvoraf 6 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen 107, hvoraf 82 bestod. Hvad den udvidede Eksamen angaar, da indstillede sig i Hovedprøven 40, hvoraf 34 bestod; i Maskinfag 14, hvoraf 12 bestod; i Hjælpefag 5, som alle bestod, og i Elektroteknik 46, hvoraf 38 bestod.

Ugens Havarier.

Anna Marie, Galease, der, som meddelt, blev sat paa Land ved Maglebylille, er pumpet læns og indbragt til Dragør.

Florida, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 17. ds., paa Rejsen fra New Orleans hertil med Kornlast, i Taage paa Grund ved Höganäs. Flot med Assistance af „Bryderen“ og efter at have løst i Lægtene. Ankommet hertil.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 17. ds. for Udgaaende paa Elben i Kollision med en Lægt. „Rita“ fik Skade i Boven, der maatte repareres i Hamburg.

* Cabral, Dpsk. af London, der, som bekendt, strandede ved Lodbjerg, er nu Vrag. Man forsøger at bjærge fra Agterskibet, der endnu er ubeskadiget.

* Gustaf, Dpsk. af Motala, strandet ved Thorsminde, har endnu ikke taget synderlig Skade, dog er Bjærgningen foreløbig indstillet.

Hafnia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen hertil med en Ladning Kul, været i Kollision med den engelske Damp „Rosalind“. „Hafnia“ fik nogen Skade om Bagbord over Vaudgangen.

Olga, 3-m. Skonnert af Svendborg, kom paa Slæb for Indgaaende til Svendborg med Foderstoffer fra Hamburg

paa Grund paa Dødmandsgrunden. Slæbedamperen fik „Olga“ flot og ind i Svendborg Havn.

Marie, Galease af Marstal, er den 21. ds. strandet ved Rødbjerg. Mandskabet har bjærget sig i Land.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 19. ds. blev fra Burmeister & Wain's Værft paa Refshaleen en moderne Lastdamper, som bygges for Hr. Konsul Chr. Th. Boe i Arendal, sat i Vandet.

Hoveddimensionerne er 270', 39' og 20' 4 1/2"; Bæreevnen skal være 2,700 Tons. Damperen udrustes med 8 Master til Losning og Ladning med tilhørende Dampspil. Damperen forsynes med to Kedler og en Tregangs-Ekspansionsmaskine med Cylinderdimensioner 18", 29", 40" og 33" Slag, som vil give Skibet en Fart af over 9 Knob. Skibet bygges til Norsk Veritas højeste Klasse og bliver en Lastdamper af mest moderne Art med meget store Luger.

Ved Aflebningen, som forløb i alle Maader heldigt, og som overværedes af Hr. Konsul Boe selv, fik Skibet Navnet „Haakon“.

Kølen til et Søsterskib til samme Reder lægges straks paa samme Bedding.

Dampskibet „Jens Bang“ (Stabelnummer 114), bygget for Regning A/S Aalborg Dampskibsselskab i Aalborg, blev den 21. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15' 9" dybt i Rummet og bliver forsynet med Tregangs-Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

Skibefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 22. Januar.) Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 19. Januar for Antwerpen — Alexandra, Rabe, afgik fra Dartmouth 16. Januar til Boston. — Algarve, Borries, ankom til Riga 19. Januar fra Reval. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Marsala 20. Jan. til Algier. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 19. Jan. til Rouen. — Arkansas, Petersen, ankom til Philadelphia 10. Jan. fra New York. — Antwerpen, Madsen, ankom til Antwerpen 13. Jan. fra Algier. — Arno, Strubberg, afg. fra Naples 21. Januar til Girgenti. — Axelhus, St. ufve, afgik fra Trondhjem 19. Januar Syd paa. — Baron Stjerneblad, Clauson Kaas, afgik fra Danzig 21. Januar til Pillau. — Beira, Lunge, afgik fra Swansea 16. Januar til Nice. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Genua 18. Januar fra Newcastle. — Christian IX, Holm, ank. hertil 21. Januar fra Libau. — C. F. Fietgen, Thomsen, afg. fra Kristiansand 13. Januar til New York. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ankom hertil 22. Januar fra Lissabon. — Douro, Mortensen, ankom til Riga 11. Jan. herfra. — Florida, Ørum, ankom hertil 20. Januar fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Alloo 18. Jan. fra Rouen. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 20. Jan. for Dunkerque. — Georgios I, Bjørn Sørensen, afg. fra Blyth 20. Januar hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 1. Januar fra Kristiania. — Hjelm, Sørensen, ankom hertil 21. Januar fra Østverrig. — Hengest, Harder, ankom til Libau 17. Januar fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik herfra 20. Jan. til Burtisland. — Jolant ha, Simonsen, afg. fra Blyth 20. Januar til Fredericia. — Kasan, Hausen, ank. til Hull 17. Januar fra Libau. — Kentucky, Staal, afgik herfra 18. Januar til New York. — Kiew, Andreasen, afg. fra Hull 20. Jan. til Windau. — Kursk, Gummesen, ank. til Pillau 17. Januar fra Danzig. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ankom til Antwerpen 5. Januar herfra. — Loire, Caignou, afgik fra Bordeaux 20. Januar til La Rochelle. — Louise, Kruse, ankom til London 21. Jan. herfra. — Louisiana, Andresen, afgik fra Kristiania 28. Dec. til New York. — L. P. Holmblad, Gotsche, ank. hertil 21. Januar fra Boston. — Maja, Iversen,

afgik herfra 20. Januar til Stockholm. — Moskoy, Meldahl, afg. fra Methil 18. Januar til Fredericia. — Morse, Jacobsen, ankom til Hamburg 18. Jan. herfra. — Nicolaj II, Lissner, ankom til Boston 21. Jan. fra Kristiania. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ankom til Pillau 19. Jan. herfra. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Newcastle 19. Januar hertil. — O. B. Suhr, Larsen, ank. hertil 14. Januar fra Newcastle. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 18. Jan. herfra. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 18. Januar fra Kristiania. — Perm, Christensen, ank. til Libau 18. Jan. fra Windau — Pregel, Olsen, ankom hertil 21. Januar fra Riga. — Rita, Schibbye, ankom hertil 22. Januar fra Hamburg. — Seine, Dampt, ankom hertil 17. Jan. fra Dunkerque. — Riberhus, Bønne-lykke, afgik fra Arendal 22. Januar Nord paa. — Texas, Andersen, afg. herfra 20. Januar til New Orleans. — Thyra, Fischer, afgik fra Methil 21. Januar til Horsens. — Tiber, Rech. ank. hertil 22. Jan. fra Cardiff. — United States, Wulff, ank. hertil 16. Jan. fra Kristiania. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Dunkerque 20. Jan. fra Havre. — Viking, Meyer, ankom til Riga 17. Jan. herfra. — Esbjerg, Søeberg, ank. hertil 20. Jan. fra Libau. — Vadsø, Poulsen, ank. til Stettin 22. Januar herfra. — Rogaland, Wiese, ankom til Manchester 19. Januar fra Stettin. — Bodil, Larsen, ank. til Riga 15. Januar herfra. — Lauschan, Sperling, ankom til Korsør 17. Januar fra Baltimore. — Peruvia, Dresse, afgik fra New Orleans 18. Januar hertil. — Kønigsberg, afgik herfra 19. Januar til Stavanger. — H. A. Hartmann, ankom til Riga 18. Januar fra Reval. — Taasinge, afgik fra Liverpool 17. Jan. hertil. — Valhall, afgik fra Liverpool 21. Januar hertil. — China, afgik herfra 19. Januar til Hamburg. — Laura, Aasberg, ankom til Thorshavn 21. Jan. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 21. Januar hertil. — Vesta, Godtfredsen, afg. herfra 16. Januar til Island.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, ankom til Palermo 21. Jan. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Burnt-island 21. Januar. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Aleksandria 19. Januar, bestemt til Bristol. — Erik, A. S. Mahnecke, afgik fra Newport Mon 15. Januar, bestemt til Palermo. — Volmer, J. Petersen, ankom til Blyth 19. Januar. — Dan, Th. H. Petersen, afg. fra Newport 18. Januar, best. til Algier. — Uffe, Juul Larsen, ankom til Huelva 12. Jan. — Knud II, Meyer, ankom til Sfax 19. Jan. — Danmark, Kræmer, afgik fra Sunderland 10. Januar, bestemt til Neapel. — Ragner, Holst, ank. til Sunderland 17. Jan. — Skjold, Rise, ank. til Stettin 21. Januar. — Halfdan, Hansen, afgik fra Sunderland 16. Januar, bestemt til Toulon. — Olaf, J. P. Jørgensen, afg. fra Newcastle 19. Jan., best. til Savona. — Svend II, C. W. Jensen, afg. fra Huelva 18. Januar, best. til Jacksonville. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Huelva 16. Jan., best. til Charleston. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afg. fra Sunderland 12. Jan., best. til Marseille.

Viking. Bjørn, Dræcher, ank. til Korsør 20. Januar. — Vagn, B. Mahnecke, afgik fra Sunderland 12. Jan., best. til Nizza. — Ulf, C. Huus, afg. fra Pelaw 7. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afgik fra Algier 20. Januar, bestemt til Kbhvn. — Michail Outchoukoff, Harhoe, ankom til Baltimore 16. Januar. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra Sevilla 11. Januar, best. til Baltimore. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Catania 13. Jan., best. til Kustendie. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra St. Vincent 7. Januar, bestemt til Havre. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Rouen 14. Jan. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ankom til Libau 14. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Genua 28. Dec. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Rouen 9. Jan. — Johan Siem, Petersen, ankom til Newcastle 18. Januar. — Harald Klitgaard, Nielsen, afgik fra Port Talbot 19. Januar, bestemt til Bordeaux.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Rotterdam 17. Januar. — I. N. Malvig, Schjød, ank. til Kbhvn. 20. Jan. — Hamlet, Lau, afgik fra Königsberg 16. Januar, best. til London. — Helge, Olsen, ankom til Liban 14. Jan. — Rolf, Olsen, ankom til Sunderland 14. Jan. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. fra Tynen 17. Januar.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, ank. til San Lucar 21. Jan. — Helga, Rise, ankom til Bilbao 19. Januar. — Martha, Christensen, ankom til Middlesbro 21. Januar. — Elna, Rathje, ankom til Boness 21. Januar. — Therese, Larsen, ank. til Dundee 17. Januar. — Simone, Møller, ank. til Tynen 19. Januar. — Jeanne, Løffler, afgik fra Huelva 20. Januar.

Vesterhavet. Nancy, Jessen, ank. til Stettin 14. Januar. — Nautik, Nielsen, ankom til Esbjerg 21. Januar. — Nord-søen, Gram, ank. til Bremen 17. Januar. — Nexos, Basse, ankom til Odense 20. Januar. — Nora, Pedersen, afgik fra Hamburg 17. Januar, best. til Fenit. — Cito, Iversen, afgik fra Sligo 19. Januar, bestemt til Burryport. — Fylla, Christensen, ank. til Danzig 19. Januar. — Napoli, Brinch, ank. til Antwerpen 14. Januar. — Bodil, Larsen, ankom til Riga 15. Januar. — Gerda, Th. Nielsen, ankom til Middlesbro 16.

Januar. — Nerma, Lauritzen, afg. fra Hartlepool 21. Jan., bestemt til Esbjerg. — Alfa, Jørgensen, ank. til Swansea 19. Januar.

Jylland. Ingrid, Winther, afgik fra Sfax 18. Januar, bestemt til Ghent. — Karen, Eriksen, pass. Malta 18. Jan., bestemt til London. — Ebba, Meinertz, afgik fra Newport 22. Januar, bestemt til Messina.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Caen 14. Januar. — Alexy, Lorentzen, ank. til Stettin 17. Januar. — Dagny, Fischer, afg. fra Nyborg 19. Januar, best. til Middlesbro. — Mary, Clausen, ank. til Åhus 20. Januar.

Nordøen. Nordland, Møller, ank. til Kbhvn. 15. Jan. — Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Cardiff 15. Jan. — England, Andersen, ankom til Kjøge 21. Januar. — Holland, Poulsen, ank. til Kbhvn. 20. Jan. — Rusland, Madsen, ankom til Grimsby 20. Januar.

Urania. Polarstjernen, Christensen, afgik fra Odessa 3. Jan., best. til Kbhvn. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Methil 10. Januar, bestemt til Genua. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Burntisland 17. Januar, bestemt til Leghorn. — Urania, Clausen, ankom til Kbhvn. 18. Januar.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Helsingborg 22. Jan., bestemt til Leiths Red. — Carbonia, Winckler, afgik fra Svendborg 20. Januar, bestemt til Königsberg.

Dan. Fiona, Hansen, ank. til Königsberg 20. Januar. — Selandia, Troensegaard, afgik fra Hamburg 21. Januar, bestemt til Boness.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Ghent 19. Januar. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Odessa 18. Jan. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Newcastle 23. Jan. — Fredensborg, Winther, afgik fra Riga 23. Jan. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Bona 19. Januar. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Sevilla 15. Jan. — Kronborg, Hveissel, ank. til Rotterdam 23. Januar. — Rosenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 19. Januar. — Skanderborg, Jensen, ankom til Genua 20. Januar. — Søborg, Fischer, afgik fra Newcastle 18. Januar. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Blyth 20. Januar. — Stegelborg, Lund, afg. fra Methil 16. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Reval 19. Januar. — Klampenborg, Palm, afgik fra Newcastle 19. Januar. — Marselisborg, Andersen, ankom til Hamburg 23. Januar. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Windau 20. Jan. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kings Lynn 23. Januar. — Tuborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 21. Januar. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Huelva 19. Januar. — Vordingborg, Nielsen, ank. til London 23. Jan.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afgik fra Dunston 21. Januar. — Dansborg, Kühl, afgik fra Aguilas 14. Jan. — Jægersborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Kallundborg, Nielsen, afgik fra Methil 18. Januar. — Taarnborg, Matzen, ankom til Riga 20. Januar.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Riga 21. Jan. — Peter Mærsk, Grove, ankom til Ghent 19. Jan.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Reval 18. Januar.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afg. fra Riga 19. Jan.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afg. fra Kbhvn. 22. Jan., best. til Sunderland. — Sjælland, S. nnichsen, afg. fra Methil 22. Jan., best. til Neufahrwasser. — Agnete, Petersen, ankom til Kbhvn. 20. Jan. — Hermia, Hansen, afgik fra Frederikshavn 19. Jan., best. til Boness. — Alice, Schultz, ankom til Kiel 20. Januar. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kolding 19. Januar. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 19. Januar, best. til Kiel.

Det østasiatiske Kompagni. Siberien, Madsen, afgik fra Antwerpen 18. Jan. — Birma, C. Jensen, afgik fra Shanghai 12. Januar. — Nikobar, Rambusch, ankom til Aden 13. Decbr. — Kina, H. P. Berg, ankom til Wladivostock 18. Januar. — Cambodia, Dahlenborg, ankom til Wladivostock 12. Jan. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Port Said 12. Jan. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Port Said 2. Jan. — Siam, Cortsen, afgik fra Colombo 10. Januar. — St. Domingo, F. Gabe, ank. til Aden 18. Januar.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, van Deurs, afgik fra St. Thomas 13. Januar, bestemt til La Coruna. — St. Jan, Christensen, ankom til Antwerpen 22. Januar. — St. Thomas, Hansen, ankom til Habana 18. Januar.

Ærs. Energi, Nielsen, ankom til Boness 20. Januar.

Svendens & Christensen. Ajax, Brorsen, afgik fra Frederikshavn 19. Januar. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Methil 18. Januar. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Methil 17. Jan. — Chr. Christensen, Rasmussen, afgik fra West Hartlepool 21. Jan. — H. C. Andersen, Rasmussen, afgik fra London 20. Jan. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra

West Hartlepool 21. Januar. — Peter Willemoes, Olsen, pass. Hanstholm 22. Januar. best. til Svendborg. — St. St. Blicher, Christensen. ankom til Svendborg 21. Januar. — F. M. Dalgas, Møller, ankom til Tynen 19. Januar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Rouen 11. Januar. — London, Bom, ank. til Methil 19. Jan. — Paris, Tholander, afgik fra Aarhus 19. Januar. best. til Boness. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Liverpool 20. Jan.

Mercur. Berlin. Krogh, ankom til Newport 18. Januar. — Wien. Brink, afgik fra San Pedro 20. Januar. bestemt til St. Vincent. — Roma, v. Thun, ank. til Spezia 16. Januar.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afgik fra Burntisland 20. Jan. bestemt til Aarhus. — Clara, Magleby, ankom til Methil 21. Jan. — Axel, Christensen, afg. fra Kallundborg 22. Jan. best. til Middlesbro. — Svend, Jacobsen, ankom til Dundee 20. Jan. — Jørgen, Jensen, Grau, ank. til Aalborg 21. Januar. — Ulrik Holm, Bennelycke, ankom til Korsør 16. Jan. — Wilh. Colding, Bjarnarson, afgik fra Syracuse 22. Jan. best. til Novorossisk. — Angantyr, Holm, afg. fra Blyth 22. Januar, best. til Kbhvn. — Farmatyr, Nielsen, ankom til Torre Annunziata 18. Jan. — Veratyr, Villadsen, afgik fra Cardiff 12. Januar, bestemt til St. Vincent.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Strømstad 18. Januar. — Freja, Henningsen, ank. til Rauders 20. Januar. — Tor, Frijs, ankom til Aalborg 20. Jan. — Hertha, Rasmussen, afg. fra Vejle 21. Januar. best. til Rügenwalde.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, ankom til Methil 18. Januar. — Stanton, Jørgensen, afg. fra Methil 18. Januar. best. til Wismar.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Clausen, ank. til Kbhvn. 19. Januar.

Europa. Europa, Hansen, afgik fra Hull 14. Jan., best. til Genua. — Tyskland, Danstrup, afgik fra Frederikshald 17. Januar.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, afgik fra Cadiz 13. Januar, bestemt til Rio Grande. — Ella, Andersen, ankom til Kristiania 21. Januar.

Renne. Johannes, Jensen, ankom til Liverpool 21. Januar. — Coureer, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 21. Januar. — Herman Olsen, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 21. Januar.

Svendborg. Ane, Jørgensen, ankom til Swansea 12. Januar. — Primula, Carlsen, ankom til Swansea 13. Januar. — Ruth, Falentin, ank. til Dysart 14. Januar. — Mercur, Lund, ankom til Dania 15. Januar. — Raguhiild, Andersen, ankom til Mornais 14. Januar. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Anstruther 15. Januar. — Leif, Andersen, ankom til Kristiania 15. Januar. — Anna Christine, Frandsen, ank. til Leith 17. Januar. — Hansigne, Nielsen, ankom til Holmestrand 16. Januar. — Hans Emil, Hansen, ankom til Hasle 16. Januar. — Laura, Petersen, ankom til South Alloa 19. Januar. — Flora, Sørensen, ankom til Kolding 17. Januar.

Ærs. Immanuel, Bager, ankom til Flensborg 14. Januar. — Svanen, Mellmann, ankom til Grangemouth 14. Januar. — Genius, Bastrup, ankom til Nykjøbing F. 15. Januar. — Elise Marie, Olsen, ankom til Kolding 15. Jan. — Karen, Albertsen, ankom til Marstal 15. Januar. — Fuglen, Schmidt, ankom paa Leith Red 15. Januar. — Ellen, Lauritzen, ankom til Kallundborg 16. Januar. — Karen, Jensen, ank. til Leith 15. Januar. — Alma Marie, Andersen, ankom til Lissabon 10. Januar. — Hermod, Dreimann, ankom til Castletown 16. Januar. — Venus, Jensen, ankom til Hals 15. Januar. — Maagen, Mortensen, ankom til Lissabon 16. Januar. — Albertha, Kromann, ankom til Porsgrund 16. Januar. — Ino, Weber, ankom til Harburg 17. Januar. — Industri, Raahauge, ankom til Valencia (Irland) 17. Januar. — Hamlet, Rasmussen, afgik fra Harburg 17. Januar. — Martha, Madsen, ank. til Kiel 17. Januar. — Atlantic, Rasmussen, afgik fra Arendal 18. Januar. — Norden, Rasmussen, ank. til Fowey 17. Januar. — Skjold, Nielsen, ankom til Burntisland 19. Januar. — Alta, Albertsen, ankom til Frederiksværk 19. Januar. — Zephyr, Tjellesen, ankom til Rio Hacka 25. Novbr. f. A. — Rise, Bager, ankom til Cadiz 18. Januar. — Yrsa, Bay, ankom til Sharpness 19. Januar. — Fortuna, Schmidt, ankom til Marstal 19. Januar. — Noah, Christensen, ankom til West Wemyss 21. Januar. — Hildur, Andersen, ankom til West Wemyss 21. Januar. — Arietis, Andersen, ankom til Civita Vecchia 20. Januar. — Hertha, Krull, afgik fra Hartlepool 18. Januar. — Niels Juel, Rasmussen, ankom til Marstal 21. Januar. — Mathilde, Hansen, ankom til Marstal 21. Januar. — Caroline, Madsen, ankom til Marstal 21. Januar. — Cecilie, Jørgensen, ankom til Marstal 21. Januar.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Fyrskibet „Horns-Rev“. Gnistleograf-Forbindelsen med Fyrskibet „Horns-Rev“ er atter i Orden, og Stormvarsel-Signaler vises igen.

• **Thyborøn-Kanal.** Et Vrag ligger sunket i Thyborøn-Kanal, paa V-Siden af det ny Løb Ø. om Langholm. Der er 7 Fod Vand over Vraget. En grøn Beje med Stage og grønt Flag er udlagt tæt Ø. for Vraget.

Kattegat. Klokketønderne „Falske-Bolsax“ og „Odense-Fjord“ er ombyttet med Vintersetmærkerne.

Store-Bælt. Kallundborg-Fjord. Gisseløre. Gisseløre Fyr skal forandres til et hvidt Fyr med Formærkelser, og skal lyse fra c. N. t. Ø. gennem Ø., S. og V. til NV.

Østersøen. Bøgestrøm. Lodsfartøjet i Bøgestrøm er atter udlagt.

Smaalands-Farvandet. Stage-Bugt. Møens Teglværks Udskibningsbro. Resterne af den gamle Bro, 1,000 Alen SV. for Yderenden af Møens Teglværks-Bro, er ikke mere over Vandet.

Nærmere Meddelelse senere.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Skåne. Smygehuk. Fra 1ste Februar 1907 gives Taagesignal ved Smygehuk Fyr, med Taagehorn, der hver 1 Minut giver Tre-Stød, hvert af 6 S. Varighed.

Bleking. Godnatt. I 1907 forandres Godnatt faste Fyr til et Fyr med Formærkelser.

Gotland. Stockvik. Den 1ste Marts 1907 nedlægges Stockvik Lods-Station.

Stockholm Skærgaard. Ramsösundet. Stendörren. I Sommeren 1907 skal Stendörren Fyr forhøjes og forstærkes.

I Foraaret 1907 inddrages Stagen ved Trekantens Knall i Askrikefjærden, 59° 23' 24" N. Br. 18° 11' 10" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Landgrunden uden for Gamla Djursholm i Stora Värtan. 59° 23' 50" N. Br. 18° 6' 35" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Grundkallen“ er inddraget den 10de Januar 1907.

Bottniske Bugt. Holmsund. I Foraaret 1907 udsættes en Stage med Kost NØ. for Västra Klubbarne, i Farvandet til Holmsund, paa 63° 40' 55" N. Br. 20° 20' 40" Ø. Lgd. og en Stage paa 63° 40' 50" N. Br. 20° 20' 45" Ø. Lgd.

Holmögadd Fyr. I Sommeren 1907 forandres Taagesignalet ved Holmögadd Fyr til Et-Knald hver 10 Minutter.

Tyskland. Danzig. En Pram er sunket i Danzig Havn tværs ud for Valseværket paa Holm og tæt ved Ladebroen. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten med en hvid Lanterne.

I Følge Telegram af 19de Januar 1907 fra „Marineamt“, Berlin, er Fyrskibet „Adler-Grund“ atter udlagt.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Skåne. Engelholm. Den 1ste Marts 1907 nedlægges Engelholm Lods-Station.

Marstrand. Kråkebådan. I Foraaret 1907 udlægges en rød Vager med en nedadvendt Kost over en Ballon ved Kråkebådan. 57° 51' 28" N. Br. 11° 29' 34" Ø. Lgd.

Askeröfjord. Lofven. I Foraaret 1907 udsættes en Stage ved 10 Fods Grunden, SØ. for Lofven i Askeröfjord. 58° 4' 35" N. Br. 11° 45' 45" Ø. Lgd.

Islandsberg Fyr. I Foraaret 1907 udlægges en rød Vager med en nedadvendt Kost over en Ballon ved Skränjas Ungar. 58° 11' 0" N. Br. 11° 19' 17" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Skarfvesätters Landgrund. 58° 11' 16" N. Br. 11° 29' 17" Ø. Lgd. En fast, sort Prik udsættes paa Normen. 58° 11' 45" N. Br. 11° 23' 29" Ø. Lgd.

Bohus. Hunnebostrand. I Foraaret 1907 udsættes en Stage ved den S-lige 15 Fods Grund N. for Klöfskär Fyr. 58° 25' 31" N. Br. 11° 12' 0" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved den N-lige 15 Fods Grund N. for Klöfskär Fyr. 58° 25' 36" N. Br. 11° 12' 11" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved 6 Fods Grunden S. for Huö ved Indløbet til Hunnebostrand. 58° 27' 29" N. Br. 11° 16' 58" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved S. Brott ved Indløbet til Hunnebostrand. 58° 27' 39" N. Br. 11° 16' 22" Ø. Lgd. En Stage med Kost udsættes ved Junkeren. 58° 28' 27" N. Br. 11° 15' 50" Ø. Lgd.

Väderöarne. I Foraaret 1907 udlægges en sort Vager med Ballon ved Kilen. 58° 36' 49" N. Br. 10° 59' 50" Ø. Lgd. En Stage med Kryds udsættes ved St. Ryggen. 58° 35' 27" N. Br. 11° 6' 58" Ø. Lgd.

Persgrundet. I Foraaret 1907 faar den sorte Vager ved Persgrundet to Balloner. 58° 42' 52" N. Br. 10° 52' 8" Ø. Lgd.

Kosteröarne. I Foraaret 1907 udsættes en sort, fast Prik paa Axelbrottet. 58° 56' 9" N. Br. 11° 1' 43" Ø. Lgd. En rød Vager med en nedadvendt Kost over en Ballon udlægges ved Bredgrunden V. for Ursholmen Fyr. 58° 50' 18" N. Br. 10° 57' 2" Ø. Lgd. En Stage med en nedadvendt Kost udsættes ved Bredgrunden, SV. for Svungen Fyr. 58° 46' 23" N. Br. 11° 5' 50" Ø. Lgd.

Norge. Lillesand. Skjolholmoerne. Paa Skjolholmoerne ved Reierskjær er udlagt en rød Klokketønde. 58° 11' 32" N. Br. 8° 23' 20" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Lister. Lister Fyr skjules i Nærheden af Fyret af Østhasselnæs i Retning mod Rauna.

Tyskland. Weser. Dwaragat. Den sorte Lys- og Klokketønde Nr. 10 i Dwaragat er atter udlagt.

Holland. I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg og i Zee-gat van Brouwershaven er Afmærkningen atter i Orden og Lystenderne udlagt.

Noordzeekanaal. Zaandam (Hembrug). Spærringen af Løbet i Jernbanebroen ved Zaandam er ophævet.

Fyrskibene „Terschellingerbank“ og „Haaks“. Samtidig med Forandringen af Fyrene i Fyrskibene „Terschellingerbank“ og „Haaks“ forandres deres Taagesignaler saaledes:

I Fyrskibet „Haaks“ giver Sirenen hver 2 M. Et-Stød af 5 S. Varighed. Er Sirenen i Uorden, gives afvekslende hver 5 S. Et-Slag paa Klokke og Et-Stød i Taagehorn.

I Fyrskibet „Terschellingerbank“ giver Sirenen hver 2 M. Tre-Stød. Er Sirenen i Uorden, gives hver 30 S. Tre-Slag paa Klokke og umiddelbart derefter To-Stød i Taagehorn.

Samtidig forandres Terschelling (Brandaris) Fyr.

Schelde. Rilland. Telegraf-Kontoret i Rilland er fra 1. Febr. 1907 aabent Dag og Nat for Modtagelse og Afsendelse af Telegrammer vedrørende Søulykker, Tilbud om Assistance etc.

Belgien. I Schelde har den rød og sort vandret sribede Lystønde Nr. 49 nu Nr. 50 A. 51° 21' 37" N. Br. 4° 13' 54" Ø. Lgd. En Stumpetønde Nr. 49 er udlagt paa 51° 22' 2" N. Br. 4° 13' 40" Ø. Lgd.

England. Lowestoft. Pakefield Gat. Den 1. Januar 1907 er Pakefield røde, faste Fyr slukket. 52° 27' N. Br. 1° 44" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Portland Harbour. Paa hver Side af South Ship Channel tændes den 21de Februar 1907 et Fyr med Formærkelser. Fyret paa Hovedet af Inner Breakwater viser rødt Lys over Søen, grønt Lys over Havnen. Fyret paa Outer Breakwater viser grønt Lys over Søen, rødt Lys over Havnen. Synsviddens: 2 Kml. 50° 34' N. Br. 2° 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Glirone. Vraget af Skonnerten „Victorine“, der var sunket paa Banc de Saint Seurin, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Spanien. Isla-Cristina. Higuierita Barre. Det forreste Ledelyr for Higuierita Barre er nu ogsaa midlertidig slukket.

Portugal S.-Kyst. Ponta de Sagres. Ponta de Sagres røde, faste Fyr er forstærket. Synsviddens: 12 Kml.

Nova Scotia N.-Kyst. Tatamagouche Bay. Brulé Harbour. Løbet fra Barren uden for Brulé Harbour til Ankerpladsen er afmærket saaledes: En rød Spidstønde Nr. 1 paa Barrens Ø.-Ende. 45° 45' 46" N. Br. 63° 9' 15" V. Lgd. En rød Tønde Nr. 2, 1 Kbl. V. for Nr. 1. En rød Tønde Nr. 3, 1 Kbl. V. for Nr. 2. En sort Tønde paa den anden Side af Løbet, 1/2 Kbl. SØ. for Nr. 3. To røde Stager paa Løbets V.-Side inden for Tønderne. De røde Tønder holdes for Indgaaende om Styrbord, de sorte om Bagbord.

Nova Scotia V.-Kyst. Port Maitland. En Tangeklokke er anbragt paa Fyrtaarnet paa Yderenden af den V.-lige Bølgebryder ved Port Maitland. 43° 59' 5" N. Br. 66° 9' 30" V. Lgd. Paa Klokkens slans med Maskinkraft Et-Slag hver 6 S.

Nova Scotia S.-Kyst. Cape Canso. Roaring Bull Rock. Den sorte Stumpetønde Ø. for Roaring Bull Rock er flyttet og ligger uden for Grundens 5 Fv. Grænse, 1 1/2 Kbl. S. 68° Ø. fra Klippen. 45° 18' 6" N. Br. 60° 55' 0" V. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Chignecto Channel. Cumberland Basin. Løbet lige over for Fort Cumberland, der fører op til Regeringens Pier paa N.-Siden af Amherst River Munding, er paa Ø.-Siden afmærket med to sorte Spirtønder.

Den yderste ligger paa 45° 50' 37" N. Br. 64° 18' 21" V. Lgd., og den inderste 1/4 Kml. S. 38° Ø. fra den første. En sort Spirtønde ligger ved Bøjningen af Løbet op til Amherst Basin paa Kursen N. 52° Ø. 45° 49' 37" N. Br. 64° 17' 25" V. Lgd. En rød Spirtønde ligger paa den anden Side af Løbet, 1 Kbl. SV. for den sorte

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Narraguagas Bay. Jerry Ledge. Jerry Ledge Klokketønde, ved S.-Enden af Bois Bubert Island, paa V.-Siden af Indløbet til Narraguagas Bay, er ombyttet med en sort Spirtønde 1 J.L.

Connecticut. Long Island Sound. New Haven Harbor. Vraget af den sunkne Lægter i Indløbet til New Haven Harbor er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Delaware River. Schooner Ledge. Paa Grund af de Sprængninger, der er foretaget paa Schooner Ledge, bør den ikke indtil videre passeres med mere end 19 Fods Dyb-gaaende.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Pensacola Range Bar hvide, faste Baakefyr. c. 220 Alen S. 20° Ø. fra Pensacola Fyr, tæt ved Fort Barrancas, er permanent slukket. 30° 20' 43" N. Br. 87° 18' 30" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Corcovoda Gulf. En Grund, Arriagada, der netop falder tør, ligger Ø. for Tranqui Island, 6 Kml. S. 67° Ø. fra Centinela Point. 43° 4' S. Br. 73° 10' V. Lgd. Den 10 Fv. Grund, hvis Beliggenhed er usikker, er sandsynligvis en Del af Mina Shoal, der strækker sig 2 1/2 Kml. i NØ. og SV. Midten med 3/4 Fv. ligger paa 42° 48' 30" S. Br. 73° 17' 0" V. Lgd.

Caleta Junin. Fyret paa Caleta Junin Pierhoved er nu et rødt, fast, elektrisk Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 19° 40' S. Br. 70° 12' V. Lgd. Et kraftigt elektrisk Lys kan vises ved den øvre Del af Jærnbanelen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. San Felleu de Gulxols. Punta Pinell. Paa Grunden La Llosa de Aro. ud for Punta Pinell, er opført en sort og hvid Baake med Ballon.

Grækenland V.-Kyst. Morea. Kyparissia. Fyret paa Molehovedet ved Kyparissia, Gulf of Arcadia, er ødelagt i en Storm. 37° 15' N. Br. 21° 40' Ø. Lgd.

Lilleasien. Makri Havn. Grunden ud for Sunk Rock, i Indløbet til Makri Havn, tiltager N. efter. 4 Fv. findes 4 1/2 Kbl. Ø. for Dactylo Point. Den gamle Ledelinje, Drepanaki Point aaben, er derfor udtaget af Kortene. 36° 39' N. Br. 29° 8' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Januar 1907. — Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. — „Hejmdal“ Sagen. — Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetferretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Jan. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	105 — 1/4	105	105 1/4
Danmark.....	84 1/2 — 3/4	84 1/4	85
Norden.....	106 3/4 — 107	106 1/2	107
Kjøbenhavn.....	82 1/2 — 3/4 — 83	82 3/4	83
Carl.....	106 1/2 — 3/4 — 107	106 1/2	106 3/4
Dannebrog.....	99 1/4 — 1/2	99	99 3/4
Skjold.....		78 1/4	78 1/2
Urania.....	77 1/4 — 1/2	77 1/4	77 1/2
Union.....	83 1/2 — 3/4	83 3/4	84
Dampsk. af 1896.....	97	97	97 1/2
Hejmdal.....		115 1/4	115 3/4
Østasiatiske.....	143 3/4 — 144	143 3/4	144
Østersøen.....		90 1/2	94
Nordøen.....		38	44
Gorm.....	104	103 1/2	104
Torm.....		82	88
Inga.....	79 — 1/2 — 80 1/2	79 1/2	80
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		33	39
Foren. Bugser-Selsk.....		72 1/2	74
Dansk-russisk Dampsk.....	120 — 1/2	120	120 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		99 1/2	101 1/2
5 % Østasias. Komp.....		101	105
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		97 1/2	98
3 1/2 % Husejer Kreditk..		86 1/2	87
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		89 1/2	91
4 % — — 2. Serie..		95 1/4	95 1/2
4 % — — 1. — ..		97	99
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 1/2	90
4 % — — 7. — ..		95	95 1/2
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		93	98 1/4
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		95 1/2	96
Aktier.			
Nationalbank.....	145 1/2 — 3/4 — 106	146 3/4	147
Privatbank.....	132 1/2 — 3/4	132 1/4	132 1/2
Landmandsbank.....	143	142 3/4	143
Handelsbank.....	145 3/4 — 146	145 3/4	146
Grundejerbank.....	126 3/4 — 127	126 1/2	127
Burm. & Wain.....	106 1/4	106	106 1/4
Helsingørs Jærnsk.....		97 1/4	97 1/2
Sukkerfabr.....	173 1/2 — 3/4	174 3/4	174
Bryggeri Aktier.....	145 3/4 — 146	145 3/4	146

Vækselkurs d. 22. Januar 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.29	18.24
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.00	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Januar 1907.

Russiske Noter.....	215.45
4 % Russiske Consols.....	78.00
3 1/2 % — Boden Kredit.....	—
5 % Mexikanske 1899.....	102.10
5 % Rumænske Stats.....	102.00
4 % — — 1890.....	94.00

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

„Foren. Dampsk.“ 172,000, „Ny foren. Dampsk.“ 50,000, „Kbhvn.“ 80,000, „Danmark“ 48,000, „Skjold“ 22,000, „Union“ 44,000, „Dannebrog“ 51,000, „Hejmdal“ 8,000, „Carl“ 128,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 58,000, „Gorm“ 12,000, „Østas. Komp.“ 238,000, „Urania“ 78,000, „Norden“ 78,000, „Dampsk. af 1896“ 28,000, „Neptun“ 12,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hæegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønstre

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
1 Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taente
Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling i Haandværker-
foreningen i Vejle Mandagen den 4. Februar Kl. 10 Fm.

Dagsordenen vil blive tilsendt Kredsformændene, og
bedes forhandlet paa Møder i Kredse inden General-
forsamlingen.

Nicolaisen.
Sekretær.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinktyr, og hvorfra der med Dampirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodsar.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½, à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsen penge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½, à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhus med Korn-Elevatorer og Hejsværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 6 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvunde; 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 Fyrliuier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løftsevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af henværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodetvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhal-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 28 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.	Bolværkepenge: 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 genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lods- ses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø. Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges 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-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk. Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Ø. 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, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhaverhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmebørende Fartøjer det halve. 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, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling, Thybøren-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 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, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 60 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibaværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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 & 6½, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Alle gamle Metaller

Messingspaaner, gl. Zink, gl. Gummi, Zink-, Tin- og Bly- aske købes til Ekspert til allerhøjeste Pris.

Joh. P. Boldt
Hauserg. 22. Hj. af Aabenraa, Telf. 7784

LANDMANDSBANKEN

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

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1876
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 28, ved Havnen.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Frederikshavn's Skibs-Bundfarve og Emaljefabrik. Brun Patent-Kobberfarve for Træskibe. Rød, grøn og hvid Patent-Bundfarve til Lystfartøjer. Emaljeflak, hvid og andre Kulører for saavel udvendig som indvendig Lakering. **A. C. Andersen.** Telegr.-Adr.: „Bundfarvefabriken“. Telf. 159.

Paa
Søkort-Arkivet

forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1907. Pris: Kr. 1,25.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 9. Februar 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 Fastsættelse af Formandens Lønning.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1906 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11¹/₂—2 fra den 26. Januar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 22. Januar 1907.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Aktieselskabet

Det „Dansk-Russiske Dampskibsselskab“.

Da den til i Dag indvarslede ekstraordinære Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, afholdes i Henhold til Vedtægternes § 15 en ny Generalforsamling Fredag den 1. Februar d. A. Kl. 3¹/₂ paa Børsen, Indgang under Rampen.

Dagsorden:

1. Forslag fra Bestyrelsen om Udvidelse af Selskabets Aktiekapital med 5 Millioner Kr. til 10 Millioner Kr.
2. Forslag fra Bestyrelsen om Forandring i Vedtægternes §§ 5, 6, 7, 8, 9 og 10.
3. Forslag fra Bestyrelsen om Forandring i Vedtægternes §§ 4, 12, 18 og 21.
4. Valg til Bestyrelsen.

Punkt 3 og 4 har i Henhold til Vedtægternes § 11, sidste Stk., været behandlet paa den i Dag afholdte Generalforsamling.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor paa Børsen fra den 18. ds. til den 30. ds. inkl. mod Legitimation overensstemmende med Vedtægternes § 12.

Kjøbenhavn, den 17. Januar 1907.

Bestyrelsen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLESEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLESEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Galease

„Elisabeth“ af Aalborg, dr. 26,15 Netto Registertons, ladende c. 1100 Ctnr., 3000 Kbf. Træ, er billigt til Salg ved Henvendelse til Skibsfører K. D. Knudsen, Danmarksgade 53, Aalborg.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og

Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

raas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

Dæksbaaden

„Axel“ er meget billigt til Salg. Maaler 7,87 Netto, laster 20 Tons Dødvægt og er godt udhalet. Henvendelse til Ejeren, Karl B. Larsen, Vesterø, Løss.

Stenfiskerfartøj,

godt udhalet, der laster 46 Tons med 6 Fods Dybgaaende, er billig til Salg ved Overretssagfører V. Larsen, Storehedinge eller Lods P. Andersen, Rødvig.

Jagt

„Brødrene“, af Frederikshavn, 31³/₁₀₀ Br. Tons, laster 60 Tons d. w., 3200 Kbf. Træ, vel udhalet, er meget billig til Salg ved Henvendelse til Ejeren Fr. Grønhoj, Hirtshals.



Anvendt i de største og fineste Skibe.

Emallien
paalægges varm — 1/10“ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterom, Bookers og Dæk.

Emerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Dampskibsfører.

En yngre, velanbefalet Fører, der kan grundig Engelsk, søges straks til et Dampskib i oversøisk Fart. Billet, mrk.: „Dampskibsfører“, med Anbefalinger bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Skibs- rovianteringshandlere.

benhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Søren-
sen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
H. Møller Nyhavn 45 &
Telf. 987.
Larsen & Larsen, Nyhavn 53.
Efter 120.
Jørgensen & Co., Hol-
megade 24. Telefon 7282.
Sørensen, Toldbodgade 14.
Efter 1201.
Larsen & Co., Told-
gade 2.
Larsen. G. W. Møller. Te-
n 6.
Færøerhavnen. P. Schou-
gaard. Adr.: P. Schou.
Efter 12.
Larsen. Chr. Laursen,
Skibsfører. Autoriseret
byringsagent. Telf. 487.
Larsen Ladeplads. Axel
Larsen. Telefon 3.
Larsen. Thomas Møller.
Larsen. N. J. Pedersen.

♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦ itumastic Præparater

fra
Wales Dove & Co.,
Newcastle.
de Beskyttelsesmiddel
d Rust og Syrer for alle
Lærnde i Skibe.
er en smuk, sort Farve
ikke skulle af, revner ikke
a det udvider sig med
Metallet.
vendes af Orlogsværftet,
meister & Wains & Hel-
gers Skibsbyggerier, Stats-
edriften samt de fleste
lenrigske Orlogsværfter.
forhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
retning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

I. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
lvmedaille i Malmø og
Stockholm for
anternes.

Havnarbejdernes
ndels-Losseklub
Aarhus
tager sig alt Losse- og Lædning-
ejde til Nutidens billigste Priser.
Erbødigt
Larsen Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

EINAR MØLLER,
Fhv. Styrmænd,
85, Selvtorvet 85.
Larsen, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klases Huse.
Larsen bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1838.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forakud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsdgifter paa Last-
pladsen (og assaures ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA
Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS
Stufveri förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

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

N. J. Pedersen
Skibsproviantering.
78 Havnegade 78
Esbjerg.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppel“.
Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström
Hango, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsspedition og
Speditionsförretning.

Wonsild & Søn.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.
Hans Smith,
Etableret 1850.
Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.
Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

P. K. Hansen & Thomsen
Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.
Telegramadr.: „Mæglerhansen“

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmøld“.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Garvarikshavnen ved Langbro.
• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behøvede
Beel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedat og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

P. Schous
Skibshandel; Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERTH B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tæller

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakérs, and
Ship Repairers,

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,22

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Teleg: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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

der uddanner unge Mennesker for Koffardimarinen, sendes paa Togt fra April til September.

Selvskreven Ansøgning om Optagelse indsendes i 1ste Marts, Adr.: Stiftelsen „Georg Stag Minde“, Højbroplads 6.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Fædres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke, Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest, til indeholdende Udtalelse om Synstyrke og Farvesigt samt andre Oplysninger om Eleven maa medfølge.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold Undervisning om Bord er frit, dog fordres den ensartede Paaklædning betalt med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil blive sendt 1ste Maanedag. Antages Ansøgeren, vil der blive tilsendt ham et Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning, hvori maa være om Bord.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paaklædningen.

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbar

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl.

Aktieselskabet

Den Danske Handelsflaades Skoleskib

for Befalingsmænd

„VIKING“,

hvis Formaal er at give unge danske Mænd praktisk og teoretisk Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden, forventes at paabegynde sit Togt Begyndelsen af April Maaned.

Formularer og Blanketter til Ansøgninger Attester faas ved Henvendelse til Aktieselskabets Kontor, Østbanegade 3, København Ø.

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade

1ste Klasse Skråderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Januar 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige teste Præmier. Agenturer i de Beste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22^o. Telegram-Adresse: Copenhavn Telefon-Nr. 42

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)

Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibabunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Condensed Milk

„Viking“ Brand
usukret.

„Nest“ Brand
sukret.



VIKING

Fineste Produkt.

Største Holdbarhed.

Faas overalt.

Aut. Forhryringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Nyhavn 35.
Tlf. 237. Priv. Amager 408x.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Carl Nilsson
Telegr.-Adr.: Carl Nilsson. Telf. 1268.
Amaliegade 36
Kbhvn. K.
Fuldstændigt forordnet og uforord-
net Lager af Maskin- og Cylinder-
Olier samt alt til Forsyning af
Dampskibs-Maskiner.
Grundlagt 1888.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Work are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Enhver Sømand bør eje
Haandbog i praktisk Sømandsskab

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

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredse-
formænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne samt hos Blankenstelnens Eff., Toldbodvej 48. Kbhvn.

H. KIRSCHNER
Fredericiagade 27

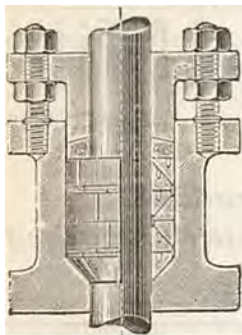
Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247
Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede
Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter
Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper
Patent Farver til Skibsbrug



Howaldtswerke,
Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Marstal Staalskibsbyggeri

Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“, Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalingsbeddinger.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de hæværende Dampskibsselskaber og Stabsbandedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:
Enghavevej. V.

Bopæl:
Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige
Generalforsamling Lørdagen den 9. Februar Kl. 6
Eftermiddag, paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal
Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager, vil blive fore-
taget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter,
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag fra Bestyrelsen om Fastsættelse af Forman-
dens Lønning.

De reviderede Røgnskaber over Foreningens og Stif-
telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-
skaberne for 1906 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-
gens Kontor hver Søndag fra Kl. 11½—2 fra den
26. Januar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse
over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes
paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 22. Januar 1907.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

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

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Læge **H. C. Lund.**
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

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

Berg & Larsen
forhen Martin Niessens
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

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

Kjøbenhavn, d. 31. Januar 1907.

Dansk Dampskibsrederiforening har d. 28. ds. tilstillet Maskinmestrenes Forening følgende Skrivelse, som Svar paa dennes, i sidste Nummer af Bladet omtalte Henvendelse af 15. Januar:

Vi anerkender Modtagelsen af Foreningens ærede Skrivelse af 15. ds., hvori De foruden at fremsende Forslag til Overenskomst imellem Deres Forening og „Dansk Dampskibsrederiforening“ retter Opfordring til os om at udpege fire Repræsentanter til sammen med fire af Deres Forening valgte Repræsentanter at tage en Revision af den hidtil fulgte Lønningskala under Overvejelse.

I denne Anledning skal vi efter afholdt Møde meddele, at Rederiforeningen, da Forholdene i de forskellige Rederier er i højeste Grad uensartet, og samme Lønningskala derfor ikke kan anvendes, ikke kan binde sine Medlemmer ved Overenskomst med en anden Forening, men at vi er villige til at henstille til Medlemmerne af vor Forening, at disse hver for sig gør Lønningsforholdene for Dæks- og Maskinofficerer til Genstand for Overvejelse og at søge mulige Misforhold rettet. Vi vil endvidere henstille til Rederierne:

1) ved alle Nyansættelser af Førere enten at henlægge Bepisningen under Rederiet selv eller foranledige, at denne overtages af en Hovmester eller Restauratør.

2) i alle Nybygninger at lade indrette særskilt Kammer for hver Officer.

3) saa vidt muligt at tilstaa 1. Maskinmestrene en mindre aarlig Ferie med Gage.

Rederiforeningen kan imidlertid intet Skridt foretage sig, som i mindste Maade vil indskrænke Førernes Stilling eller Autoritet om Bord.

Med Højagtelse
(sign.) Dansk Dampskibsrederiforening.
Adolf Carl,
Formand.

Om Skibsfarten paa St. Petersborg og Kronstadt i 1906 meddeler Firmaet Hans Smith bl. a. følgende:

Den 17. April blev Skibsfarten aabnet af den svenske Damp „Svenske“, kommende fra Stavanger med Sild. Den 29. November gik som sidste Skib den tyske Damp „Adele Køppen“ fra Kronstadt med en Ladning Brædder til London.

Den 20. November ophørte den direkte Passager-skibsforbindelse med St. Petersborg, og den følgende Dag blev Isen liggende paa Nevaen.

Den 29. Marts satte Isen sig i Bevægelse ved Schlüsselsburg, og d. 8. April blev den officielle Sejlads paa Nevaen aabnet. Den direkte Dampskibsforbindelse mellem Kronstadt og St. Petersborg begyndte d. 14. April med Passagerdamperne.

Skibsfarten varede i det forløbne Aar fra 17. April til 22. November, altsaa 219 Dage.

Ialt ankom i 1906 1,566 Skibe med tilsammen 1,394,933 Reg.-Tons mod i 1905 1,815 Skibe med 1,569,405 Reg.-Tons. Blandt de i 1906 ankomne Skibe var 1,427 Dampere med 1,371,219 Reg.-Tons og 139 Sejlskibe med 23,714 Reg.-Tons. Af danske Skibe ankom i Aarets Løb 293 Dampere med 304,215 Reg.-Tons og 45 Sejlskibe med 6,236 Reg.-Tons.

Tages Damp- og Sejlskibs-Tonnagen under et, staar af de forskellige Nationer England øverst med 335,432 Reg.-Tons og Danmark som Nr. 2 med ialt 310,451 Reg.-Tons.

Passagertrafikken over Atlanterhavet. Om Antallet af Passagerer, som i Aaret 1906 landsattes i New York, bringer tyske Blade en Række interessante, statistiske Data. Den danske Linje fra Kjøbenhavn

staar opført som den sidste, den nittende i Rækken af de større Selskaber med 1,416 Passagerer paa første og 2,693 paa anden Plads samt 17,366 Mellemdækspassagerer. Øverst paa Listen staar Hamburg—Amerika Linjen med 13,494 Passagerer paa første og 16,018 paa anden Plads samt 128,811 Mellemdækspassagerer. En anden tysk Linje, Nordd. Lloyd, er opført som Nummer to med henholdsvis 12,796, 23,992 og 101,936 Passagerer, og først som Nummer tre og fire kommer Red Star- og Cunard Linjen med henholdsvis 3,609, 9,501 og 64,631 Passagerer for førstnævnte Linje og 9,190, 13,940 og 62,547 Passagerer for Cunard Linjen; den sidstnævnte Linjes Skibe afgaar fra Liverpool.

De nitten anførte Linjer bringer Passagerer baade fra nordevropæiske Havne og fra Middelhavet, og foruden disse større Linjer bringer en Del mindre Dampskibsselskaber Rejsende over Atlanterhavet til New York. Det samlede Passagerantal angives som følger: 84,434 paa første og 134,285 paa anden Plads samt 940,831 Mellemdækspassagerer. (Berl. Tid.)

Undervands Klokkesignaler. Det engelske Admiraltet har fornylig delvis offentliggjort Resultaterne af sine Forsøg med undervands Klokkesignaler, der afholdtes i Oktober 1906.

I Betænkningen hedder det bl. a.:

„For saa vidt Fyrskibene Kysten rundt var forsynet med undervands Klokker, vilde det være muligt for Skibe, der var udrustet med Modtagerapparater, at navigere med næsten lige saa stor Sikkerhed i Taage som i klart Vejr. Den Besparelse med Hensyn til Tid og Penge, som det vilde medføre at sætte Skibene i Stand til at naa Havn fremfor at blive forsinket, gaa tabt af Højvande etc., vilde blive af overordentlig stor Betydning; desuden vilde Antallet af Forlis og Tab af Menneskeliv blive stærkt formindsket. Skibe, der ikke var forsynet med Modtagerapparat, vilde høre undervands Klokker i langt større Afstand og med større Sikkerhed end det er muligt at høre de for Tiden anvendte Taagesignaler fra Fyr og Fyrskibe — selv om de ganske vist ikke vilde være i Stand til at bestemme Signalets Retning med Sikkerhed.“

Efter en nærmere Redegørelse for Systemets Anvendelse til sømilitære Formaal, hedder det videre:

„Indførelsen af undervands Klokker i Fyrskibene maa komme før eller senere, hvilken Paastand forøvrigt allerede er bevist ved Systemets Antagelse af andre Nationer. De som venter længst, vil i Mellemtiden lide det største Tab med Hensyn til Menneskeliv, Værdier og Ophold, som kunde have været sparet.“

Svensk Skibsrederforening for Sejlskibe afholdt, i Følge norske Blade, d. 19. ds. sit første ordinære Aarsmøde i Malmø. Foreningen stiftedes i Malmø d. 25. Januar 1906. Ialt er der i Aarets Løb indmeldt 113 Skibe paa 15,772 Register-Tons i Foreningen, hvis Indtægter af Indtrædelsespeng og Tonnageafgift har udgjort 551 Kroner. Udgifterne har udgjort 265 Kroner.

Under Diskussionen paa Mødet godkendtes de paa Mødet i Kjøbenhavn i Efteraaret vedtagne Minimums Fragter for 100 Standard Skibe for U. K., Frankrig, Tyskland, Holland og Belgien, Spanien og Portugal.

Et udarbejdet Forslag til Minimums Fragter for 1907, væsentligst for Østersøfarten, godkendtes, ligesaa Vestkystens Søfartsforenings Forslag til Minimums Fragt Bohuslæn til Kiel, Flensborg, Holtenu, Eckernförde med 4 Mark for Granit.

Endelig besluttede Foreningen for saa vidt at slutte sig til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, som at ville lade sig repræsentere ved et eller flere Medlemmer paa Forbundets Møder.

Et anset norsk Mæglerfirma skriver til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund d. 24. ds.:

Vi har i Aar sluttet en god Del Sejlskibe herfra til og over Minimalfragterne, men ikke et eneste under disse. Som et udmærket Bevis for, at man ved Enighed kan bringe Fragterne op, tillader vi os at fremsætte følgende Eksempler: En Skonnert opnaaede herfra i Foraaret 1905 og 1906 27/ pr. Std. For kort Tid siden sluttede vi samme Skonnert til samme Sted til 32/6 pr. Std. En anden Skonnert opnaaede herfra i Foraaret 1906 26/ til en engelsk Kanalhavn, men for nylig sluttede vi det samme Skib til samme Havn til 30/.

De svenske Frihavnsprojekter. Stockholm, d. 23. Januar. (Ritz. Bur.). „Skånes Handels-, Industri- och Sjöfartskamre“ har i Dag til Kommercekollegiet indleveret Udtalelser angaaende Frihavns- og Frilagerforslaget. Kamrene udtaler deres Tilfredshed med, at disse for Landet, Handelen og Industrien saa betydningsfulde Spørgsmaal paany optages til Behandling, og som deres bestemte Overbevisning fremhæver Kamrene, at der eksisterer stor Udsigt til, at Indførelsen af disse Institutioner vil bevirke en Udvikling af Landets Handel og Næringsliv, og at der stilles store Forhaabninger til dem. Handelskamret vil for sit Vedkommende foreslaa, at almindelige Bestemmelser for Frihavn og Frilager maa fastsættes og udtaler ogsaa Ønsket om, at Spørgsmaalet maa blive hurtigt behandlet.

Dødsfald. Føreren af Dampfærgen „Nyborg“ J. Johannesen er forleden afgaaet ved Døden i Korsør, 59 Aar gammel. Den Afdøde var tidligere Fører paa Helsingør—Helsingør Ruten.

Esbjerg, d. 28. Januar. (Ritz. Bur.). 2den Styrmand, Mathias Nørby af Nordby paa Fangø, er skyllet over Bord fra Esbjerg-Damperen og druknet ud for Reval. Nørby stod paa Lønningen og bankede Isen af en Presenning, da han blev skyllet over Bord. Han var 27 Aar gammel og ugift.

Hamburg—Amerika Linjens Repræsentantskab foreslaar at udbetale et Udbytte af 10 pCt. for 1906.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Atalanta har, i Følge R. B., vedtaget at udbetale 7 pCt. til Aktionærerne for Aaret 1906.

Dansk Styrmandsforening. Paa et Søndag d. 27. ds. af danske Styrmande afholdt Møde i Kjøbenhavn stiftedes, i Følge Meddelelse til Ritz. Bur., „Dansk Styrmandsforening“ med den Opgave at varetage Standens Interesser.

Brændt Lloyddamper. London, d. 27. Januar. (Ritz. Bur.). Admiralitetet har i Eftermiddag fra Colombo modtaget et Telegram fra Krydseren „Diadem“, som meddeler, at Krydseren paa 5° 56' N. Brd. og 86° 34' Ø. Lgd. har mødt Damperen „Seydlitz“ af Norddeutscher Lloyd i Bremen. „Seydlitz“ var i Brand, og „Diadem“ tog Skibets 105 Passagerer samt Posten om Bord og ledsagede dernæst „Seydlitz“ til Point de Galle paa Ceylon. Hele „Seydlitz“ Forskib er brændt. Alle Passagerer og Postsager reddedes.

Fra Søkort-Arkivet har vi modtaget nedennævnte Hefter:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til „Fortegnelse over Fyr- og Taagesignalstationer i Kongeriget Danmark med Bilande, 1906.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 og 2 til „Den Danske Lods“, 1905.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 og 2 til „Den Islandske Lods“, 1903.

Højesteretsdom.

Den 21. Oktober 1901 befragtedes Dampskibet „Elorrio“, der er bygget i 1896 i England af Staal og hjemmehørende i Bilbao, til at gaa til New Orleans og der indtage en Ladning Oljekager eller Kornvarer til Danmark. Den 17. December ankom „Elorrio“ til New Orleans, hvor det straks erhvervede Attest fra Inspektionsbureauet for „the board of underwriters of New Orleans“, hvorved Skibet godkendtes til at indtage en fuld Ladning som den nævnte. Skibet begyndte saa at laste, hvormed det blev færdigt d. 9. Januar, og efter at have faaet Sødygtighedsattest afgik „Elorrio“ d. 10. Januar 1902 fra New Orleans. Den 14. Februar s. A. ankom det til Bestemmelsesstedet Aarhus, og under Rejsen havde Skibet i det væsentligste godt Vejr indtil d. 22. Januar, men fra denne Dato og indtil d. 8. Februar skal det saa godt som uafbrudt have haft meget haardt Vejr. Under det haarde Vejr skal 40 Tons Bunkerkul paa Dækket være bleven ført over Bord, og Damprørene agter med deres Dække og senere ligeledes Damprørene med Dække ved det forreste Spil og Ankerspillet være bleven revet bort fra Dækket og samtidig Presenningerne paa en mindre Luge agten for Luge Nr. 2 (ned til Lastrum Nr. 2) revet af og delvis itu, hvorhos en Del Kiler ved Skalkningerne arbejdede sig løs. Saa vidt gør ligt blev dog alt dette snarest repareret. Den 3. Februar knækkede Søen foruden et Par mindre Ventilatorer to store af samme Art, henholdsvis førende til forreste Del af Lastrum Nr. 1 og agterste Del af Lastrum Nr. 2, hvorved der brød en Del Vand ned i disse Rum, inden det lykkedes at faa Hullerne stoppet.

Efter Ankomsten til Aarhus blev der foretaget Lugebesigtelse efter Begæring af Skibets Mægler, i Følge hvilken Lugerne fandtes forsvarlig skalket og i det hele i god Stand.

Efter Begæring dels af Mægleren og dels af Ladningsmodtageren blev endvidere foretaget en nærmere Besigtelse af hele Skibet, og de af Synsmændene afgivne to Beretninger, der i det væsentlige stemmede overens, gik ud paa, at Ladningen i de fire Lastrum i større og mindre Grad var beskadiget, hvad der maatte tilskrives dels det haarde Vejr, dels ogsaa at Skibet i flere Retninger efter deres Mening ikke havde været i god Orden og Stand før Rejsen. Foruden de omtalte Beskadigelser af Damprør etc. fremhævedes det, at Garneringen vistnok havde været mangelfuld, særlig i Rummene Nr. 3 og 4, at de omtalte 2 Ventilatorer til Rummene Nr. 1 og 2, der burde have været borttaget under det haarde Vejr, næppe har været i behørig Stand, at der i Luge Nr. 1 fandtes en forrustet Nagleaabning, at der i Lugekarmen Nr. 2 fandtes to forrustede Bolt huller, hvor Boltene manglede, samt endelig først og fremmest, at forskellige af de Jærnstøtter, der gik fra Skibets Bund til Dækket, og som var bestemt til Afativning, fandtes borttaget, hvad der skulde være sket paa en tidligere Rejse med Træ. Dette maatte antages at have svækket Skibets Styrke stærkt og have medført, at Dæk og Lugekarme gav sig under Skibets Arbejden i Søen. De fire Mænd

fandt derfor ogsaa, at Skibet ikke havde været i tilstrækkelig god Stand til den omhandlede Rejse.

Paa begge Parters Begæring blev endelig foretaget to Besigtelser af Ladningen, ved hvilke to Forretninger Beskadigelsen ansattes henholdsvis til ialt 64,100 Kr. 48 Øre og 63,375 Kr. 35 Øre.

Den 17. Februar havde Skibet begæret Søforklaring optaget ved Søretten i Aarhus, men dette blev atter opgivet, fordi Besætningen kun kunde afhøres paa Spansk.

Da Ladningsmodtagerne, Korn- og Foderstokompagniet i Aarhus, mente, at Beskadigelsen af Ladningen skyldtes Skibet, vægrede de sig ved at betale Fragten og deponerede i Stedet dens omtrentlige Beløb, 60,000 Kr., i en Bank og lod derpaa foretage Arrest i dette Beløb. Senere blev dog Fragten udbetalt til Skibet mod, at der fra dets Side blev stillet Sikkerhed for dens Beløb, idet det derhos vedtoges, at Kaptajn Hormaza som Fører af Damperen og Befuldmægtiget for Rederiet skulde modtage Søgmaal ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værneting til Afgørelse af Tvistspørgsmaalet.

I Slutningen af Februar s. A. afgik Skibet i Ballast til Cardiff, hvor Kaptajn Hormaza, Skibets 1ste og 2den Styrmand samt 1ste Mester kom til at afgive nærmere edelig Forklaring om Rejsen og Skibets Tilstand. Under disse Forklaringer hævdede de alle bestemt, at Skibet i alle Maader havde været i behørig Stand inden Afgangen fra New Orleans, derunder ogsaa at der ikke havde manglet Bolte noget Sted. — Under Skibets Ophold i Cardiff blev dette derhos, inden Beskadigelserne blev repareret, nøje undersøgt af tre forskellige Besigtelsesmænd (deraf en ved Lloyds og en ved Bureau Veritas), der hver for sig gennemgik alle de enkelte forefundne Mangler, og de benægtede i de af dem afgivne beedigede Forklaringer bl. a., at Dækket havde begivet sig, uanset at de tidligere nedtagne Dæksstøtter ikke var bleven genopsat inden Rejsen, hvad de dog udtalte burde ske, og de bestred derhos, at Skibet var let bygget. Det er ogsaa givet, at Skibet baade før den Tid havde, og at det beholdt 1ste Klasse (100 A. 1).

For Sø- og Handelsretten nedlagde Sagsøgerne Korn- og Foderstokompagniet Paastand paa hele den stillede Sikkerhed, 60,000 Kr., medens Indstævnte paastod sig friuuden.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 21. Juni 1905 *) udtalte Retten, at der maa gaas ud fra, at „Elorrio“ i det hele var i behørig og sødygtig Stand ved Afgangen fra New Orleans. Det var ganske vist en Fejl, at de omtalte Dæksstøtter (ialt 15 enkelte) var nedtaget under Rejsen, men det findes dog ikke, navnlig under Hensyn til de i Cardiff af Besigtelsesmændene der afgivne Erklæringer, at kunne anses for godtgjort, at Skibets Styrke og Dækkets Modstandskraft har været svækket paa Rejsen, og at Lugerne til Lastrummene som Følge deraf maa antages at være kommen ud af deres Leje. Det findes heller ikke at være godtgjort, at Garneringen og Presenningerne m. m. ikke var i behørig Stand ved Skibets Afgang fra New Orleans. Der maa derfor antages i det hele at være vist fornøden Omsorg for Godset m. m. under Rejsen, og der findes heller ikke at kunne paalægges Skibet noget Ansvar for de under det haarde Vejr indtraadte Beskadigelser, der hidrørte fra, at der trængte Vand ned gennem de to ødelagte Ventilatorer til Lastrum Nr. 1 og 2, om det end havde været heldigst, at de var bleven nedtaget forinden.

Derimod findes Skibet ikke at kunne fritages for Ansvar for den Skade i Lastrum Nr. 1 og 2, som maa antages at have hidrørt fra, at der var trængt Vand ned gennem det omtalte Naglehul i Agterkant af Lugekarm Nr. 1 og gennem de omtalte Bolthuller i Forkant af Lugekarm Nr. 2, da disse, efter hvad der foreligger, maa antages at have været til Stede allerede ved Af-

gangen fra New Orleans. Disse Huller findes ikke at kunne henføres til skjulte Mangler, men da Skaden paa Ladningen i de nævnte to Lastrum udgjorde tilsammen henved 12,900 Kr. og for en væsentlig Del maa siges at være opstaaet gennem de andre omtalte Beskadigelser ved disse Lastrum, skønner Retten kun at kunne tilkende Sagsøgeren en Erstatning af 6,000 Kr.

Sagen blev derefter indbragt for Højesteret, der d. 24. ds. stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom i Henhold til de i denne anførte Grunde. Sagens Omkostninger ophævedes.

Engelsk Sørretssag.

Ved den engelske Admiralitetsret behandlede d. 24. ds. en Bjergningssag, anlagt af Damptrawleren „Victorian Prince“ mod Dampskibet „Bretland“, tilhørende Det danske Kulkompagni i Kjøbenhavn.

Omtrent ved Middagstid d. 3. November i Fjor, medens Trawleren fiskede omtrent 140 Kml. ØNØ. for Tynen, saa de om Bord værende Damperen „Bretland“ i betydelig Afstand i nordvestlig Retning med alle Sejl sat. Vejret var klart og Vinden frisk fra SSØ. Da Damperen øjensynlig ikke gjorde Fart og desuden viste Signaler, hev Trawleren straks sit Anker op og satte Kurs efter „Bretland“, der, som det viste sig, den foregaaende Dag havde mistet alle Bladene paa sin Skrue og nu ønskede at blive slæbt til Tynen eller, hvis Vejret blev værre, til et hvilket som helst andet Sted for at komme i Sikkerhed.

Kl. 4 om Eftermiddagen begyndte Bugseringen, men Vejret blev værre, „Bretland“ styrede daarligt, og ved otte-Tiden brækkede Slæberen. Det viste sig umuligt at faa denne gjort fast igen i Mørket, og først i Dageningen, da Vejret atter var blevet lidt mere roligt, kunde Arbejdet fortsættes. Skønt det igen blæste op, blev Bugseringen ikke mere afbrudt, og ved Middagstid d. 5. November fik man Land i Sigte. Den følgende Morgen satte det imidlertid ind med Taage, hvorefter Føreren af „Bretland“ fuldstændig maatte overdrage det til Trawleren at bringe Damperen sikkert ind. Kl. c. 2 om Eftermiddagen klarede det en Smule op, og efter at Trawleren ud for Tynemundingen havde engageret en Slæberbaad til Assistance, blev „Bretland“ uden Uheld bragt ind og fortøjet ved en af Bøjerne.

Citanterne anlagde derefter Sag mod „Bretland“s Rederi, under hvilken de gjorde gældende, at Trawleren havde bjerget „Bretland“ ud af en meget farlig Situation, idet Vejret forværredes, efter at Skibene naaede Havn; desuden var Trawleren gaaet Glip af en Uges Fiskeri og havde maattet betale Slæberbaadens Assistance. Fra de Indstævntes Side blev hævdet, at Skibet ikke havde været udsat for nogen større Fare, idet det var fuldkommen tæt og i sikker Afstand fra Land Naar Bugseringen havde været saa længe, skyldtes dette udelukkende Trawlerens ringe Maskinkraft. Endelig beuægtede Indstævnte, at „Bretland“s Fører havde maattet overgive Ledelsen af Navigeringen til Bjørgerne.

„Victorian Prince“, der tilhører The Prince Fishing Co., maaler 126 Brutto Reg.-Tons, dens Maskine indioerer 180 HK., og dens Besætning udgør ialt 9 Mand, medens dens Værdi er anslaaet til £ 3 500. „Bretland“ maaler 2,003 Brutto og 1,242 Netto Reg.-Tons, Skibets Værdi udgør £ 20,000, Værdien af Ladningen £ 1,253 og af Fragten £ 552.

*) Se „Dansk Søfartstidende“ af 20. Juli 1905.

Retten tilkendte Trawløren en Bjergeløn af £ 1,000 under Hensyn til de herskende Vejrforhold, at Trawløren i Virkeligheden havde været afskaaret fra at drive sit Fiskeri i omtrent 10 Dage, hvad der formentlig havde medført et Tab af c. £ 200, og at Trawløren endelig var bleven paaført forskellige Udgifter i Anledning af Bjergningen, der maatte anslaaes til c. 100 £.

Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1907.

Justitsministeriet meddeler:

- 1) Enhver Befaren, der ikke inden sit 26. Lægdsrulleaar har gjort et Togt og derfor har faaet Vedtegning om at skulle indkaldes forlods, altsaa enhver i Aaret 1880 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 Ländet i Tiden mellem d. 1. og d. 6. Februar, begge medregnet, og ikke er hindret ved lovligt Forfald, hvad enten han er paamønstreret eller ikke, inden Udløbet af ovennævnte Frist at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og til ham at afgive sin Søfartsbog.

For saa vidt Søfartsbøgerne er beroende hos Skibsføreren, har Mandskabet at melde dette for Mønstringsbestyreren, hvorhos Skibsføreren er pligtig til inden den ovenfor nævnte Frist at besørge Bøgerne afgivet til Mønstringsbestyreren.

Undladelse af at melde sig straffes med Bøder fra 10 til 100 Kroner. De paagældende kan derhos uden for den sædvanlige Følgeorden afgives til Tjeneste ved Søværnet.

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

- 3) De Værnepligtiges Opmærksomhed henledes paa, at de kan være forfremmet til Befarne, uden at deres Søfartsbøger altid derom kan indeholde Oplysning. Enhver søfarende Værnepligtig uden Togt, der efter sine Farter kan være forfremmet til Befaren, bør derfor melde sig hos en Mønstringsbestyrer, der da enten straks eller i alt Fald efter hurtigst muligt at have indhentet vedkommende Udskrivningschef's Bestemmelse meddeler den paagældende, om hans Søfartsbog vil være at tilbageholde, eller om den straks kan tilbageleveres ham.
- 4) Ved Modtagelse af Søfartsbogen skal Mønstringsbestyreren meddele den Befarne et Bevis for Afleveringen overensstemmende med en ved Ministeriets Foranstaltning trykt Blanket samt spørge ham, om han ønsker at gøre Tjeneste forud for sin Nummerfølge, og i bekræftende Fald give ham en trykt Blanket til Attest om hans Brugbarhed, idet han opfordrer ham til at lade denne udfylde af en autoriseret Læge, hvorhos Mønstringsbestyreren dog skal betyde ham, at selv et af Lægeattest ledsaget Ønske ikke ubetinget vil kunne tages til Følge.
- 5) Udsættelse med Indkaldelse til en senere Møletid i samme Aar end den, der hjemles ved den i Værnepligtsloven foreskrevne Nummerfølge, kan kun ventes tilstaaet, naar Andragende herom, støttet paa aldeles fyldestgørende Grunde og bilagt med Bevis for disse Grundes Tilstedeværelse, indgives til Justitsministeriet samtidig med Søfartsbogens Afgivelse, og

saaledes, at Underholdspenge bortfalder fra den Dag, da den ekstraordinært tilstaaede Udsættelse begynder.

- 6) Derimod kan enhver befaren Værnepligtig, der ikke har opnaaet en Lægdsrullealder af 25 Aar, naar han afgiver sin Søfartsbog til Mønstringsbestyreren, begære sig fritagen for Indkaldelse i et Aar fra den Dag, da saadan Begæring fremsættes. Saa længe Udsættelsen varer, kan den paagældende ej 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 ikke i dette Tilfælde.
- 7) Enhver befaren Værnepligtig, der anser sig berettiget til paa Grund af Utjenstedygtighed eller af andre særlige Grunde at udslettes af Rullen, kan straks fremstille sig for en Kassationskommission i nærmeste Garnisonsby, i Kjøbenhavn: Søværnets Kassationskommission. Han har at henvende sig uden for Kjøbenhavn til vedkommende Garnisons Kommandant, i Kjøbenhavn til Kommandanten i Nyboder.

Den befarne Værnepligtige, der har Bevis for at have afgivet sin Søfartsbog, er derhos berettiget til at fremstille sig paa Vagtskibet ved Kjøbenhavn til foreløbig Bedømmelse af, hvor vidt han er skikket til Tjeneste ved Søværnet eller ikke. I sidste Fald vil han hurtigst mulig blive fremstillet for Søværnets Kassationskommission. I første Fald vil der derimod, naar han herom henvender sig paa Orlogsværftet, enten blive anvist ham Arbejde eller ved Værftets Foranstaltning blive udbetalt ham 50 Øre for hver Arbejdsdag, da Arbejde ikke kan anvises ham.

- 8) Det vil inden Udgangen af Februar blive bekendtgjort for Mønstringsbestyrerne, hvilke Befarne der indkaldes, hvorefter de afgivne Søfartsbøger vil være at tilbagelevere de Befarne, der ikke er indbefattet under Indkaldelsen.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Februar Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Den almindelige Fordeling af Lufttryk og Vindforhold adskiller sig ikke væsentlig fra Forholdene i Januar Maaned.

Kystvinde. Den evropæisk-afrikanske Side. I Februar er Vindene ved Nordevropas Kyster meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; dette gælder ogsaa Kyststrækningen mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst er Vinde mellem S. og SV. hyppige, og paa Madeira optræder ikke sjældent Storme mellem S. og SV. Paa de Kanariske Øer forekommer dels de fremherskende Vinde mellem NNØ. og og NNV. og tillige Storme fra Retninger mellem SØ. og og SV.; disse sidste kendes ofte paa et forudgaaende stærkt Barometerfald, medens stærke Stigninger af Lufttrykket tyder paa Østenvindens Genoptræden. Indtil Kap Verde forekommer ved Kysten hyppig Vinde mellem N. og NØ. Syd derfor ved Sierra Leone Kysten forekommer ofte Vindstille og nordvestlige Vinde, og tillige optræder Land- og Søbrise ret udpræget. SV. Monsunens Omraade naar imod Vest næppe længere end til Kap Palmas Længde; fra Marokko og indtil Kamerun kan man i Februar af og til vente Harmattan, en tør, heftig

og hed Landvind fra Ø. og ØNØ., som medfører usigtbart Vejr og et udtrakt Støvfald over den Del af Havet, som ligger Vest for Sahara. Omtrent $\frac{1}{3}$ af samtlige Tilfælde af Støvfald falder paa Februar Maaned, og det meget usigtbare Vejr, som Støvfaldet forårsager, særlig ved de Kanariske Øer, har ofte givet Anledning til Forlis. Saa snart Vinden (Passaten) genantager Retningen N. eller NNØ., ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Vindstille Bæltet mellem begge Passaterne er i Februar selv i Nærheden af den afrikanske Kyst forholdsvis meget smalt. Hyppigheden for Vindstille paa det aabne Hav er endnu under 10 pCt.

Den amerikanske Side. Paa de højere Bredder er Fralandsvinde i afgjort Overvægt. Vinterstormene paa De forenede Staters Atlanterhavskyst begynder Nord for Kap Hatteras som oftest fra SØ. med faldende Barometer og Regn, senere gaar Vinden næsten lige saa ofte gennem NØ. som gennem SV. om til NV., og i Stedet for Regn falder der ofte Sne. Med NV. klarer Himlen op, og Vejret bliver i nogen Tid stadigt. Naar man ser bort fra Snefaldet, har Vejret denne Karakter helt ned til Bermuda Øerne. I Meksiko Bugten forekommer „Northers“ nu sjældnere, hvorimod SØ. Vinde optræder meget hyppigt. Ved hele Mellemerikas og Venezuelas Atlanterhavskyst og paa Antillerne blæser NØ. Passaten.

Storme er endnu i Februar næsten lige saa hyppige som i Januar. Den gennemsnitlige Stormhyppighed paa Damperruterne paa de højere Bredder tiltager ogsaa nu fra Øst henimod Vest til Midten af Oceanet, men aftager igen herfra betydeligt over imod det amerikanske Fastland. Maksimum for Stormhyppighed (37 pCt.) ligger paa 40° til 45° N. Brd., 40°—45° V. Lgd. Det er værd at lægge Mærke til den Forskel, der er i Stormhyppigheden mellem Farvandene Nord for Golfstrømmen (10—20 pCt.) og Golfstrømmen selv samt Farvandene Syd for denne, hvor Procenttallet varierer mellem 23 og 29 pCt.

Taage. Vinter Maanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattige Maaneder, til Dels vel fordi Golfstrømmens Vandtemperatur nu er betydelig lavere end om Sommeren og ikke saa meget forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne, men dog særlig fordi kolde NV. Vinde optræder hyppigere end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt. noget, saaledes navnlig over Grundene paa den amerikanske Side.

Is. Drivisen er i Februar som oftest under en temmelig rask Fremrykken imod Syd og SØ., dog ligger Drivisens Februar Grænse gennemsnitlig endnu 100 Kml. Nord for Damperruterne til New York, medens Marts Grænsen derimod allerede ligger meget nær ved Ruten for de udgaende Dampere.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da foreligger der kun Meldinger over Skibsfartens Slutning for de amerikanske Farvandes Vedkommende, deriblandt: Bath (43° 55' N. Brd.) d. 5. Decbr., Quebec d. 6. Decbr. og Bangor d. 7. Decbr. Fra de transatlantiske Damperruter foreligger ingen Meddelelser om Is.

Fra den sydlige Halvkugle er der indløbet talrige Meddelelser om Is i Omegnen af Kap Horn og Falklands Øerne. Hjemgaaende Skibe har truffet Isfjælde allerede Vest for 70° V. Lgd. Store Ismasser laa i November og December Nord for Falklands Øerne. Damperen „Strathyre“ har d. 28. og 29. November paa Storcirkelbuen fra Magellan Strædet til Kap Frio endog mellem 44° 3 og 39° 4 S. Brd. talt ikke mindre end 20 Isbjærge. I enkelte Tilfælde er der forefaldet Kollisioner med Isfjælde.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. $\frac{1}{1907}$, afsagt d. 9. Januar 1907. Tiltalte J. H., der d. 19. Juli 1906 var bleven udmønstret som Letmatros paa ubestemt Tid med Damperen „Hellig Olav“, rømte i New York d. 12. August f. A. efter Aftale med fire Kammerater fra samme Skib, uden anden Grund end Haabet om at opnaa højere Hyre andetsteds. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og tilpligtet at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. $\frac{3}{1907}$, afsagt d. 16. Januar 1907. Tiltalte J. J., der d. 11. December f. A. var udmønstret paa ubestemt Tid som Fyrbøder med Dpsk. „Riberhus“, rømte d. 5. Januar d. A. i Kjøbenhavn. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Verdens Handelsflaader.

Efter Lloyds Register for 1906 meddeles nedenfor Tonnage-Tallene for Verdens Handelsflaader i 1905 samt den procentnæssige Tilvækst mod det foregaaende Aar. Under „omregnet til Dampskib“ er Dampskibenes Tonnage forøget med $\frac{1}{4}$ af Sejlskibstonnagen ud fra den Forudsætning, at 1 Dampskibston har samme Værdi som 4 Sejlskibstons.

Nation	Dampskibe	Sejlskibe	Ialt	Omregnet til Dampskibe	Tilvækst i pCt.
England.....	16,166,748	1,444,348	17,611,096	16,527,835	4.54
Tyskland.....	3,375,743	434,610	3,810,353	3,484,396	8.05
Foren. Stater..	2,827,756	1,413,833	4,241,589	3,181,214	9.03
Frankrig.....	1,253,737	478,458	1,741,195	1,375,602	+ 0.15
Norge.....	1,145,545	692,334	1,837,879	1,318,629	5.06
Japan.....	996,553	3,540	1,000,093	997,438	14.45
Italien.....	775,069	429,359	1,204,428	882,409	3.44
Rusland.....	694,063	219,070	913,133	748,831	7.75
Sverrig.....	650,768	205,930	856,698	702,251	8.78
Spanien.....	684,339	38,173	722,512	693,882	+ 1.27
Holland.....	643,180	36,115	719,295	692,209	3.32
Australien....	618,031	12,466	630,497	621,143	2.15
Danmark.....	579,454	80,837	660,301	599,673	7.17
Andre Lande..	295,076	311,060	1,601,968	1,371,670	5.91
Ialt...	31,472,768	5,809,113	37,554,017	33,197,182	5.48

Fragtmarkedet.

Saa vel Østen som Nord- og Sydamerika har vist forøget Liv i den forløbne Uge, navnlig sidstnævnte Marked, og Raterne viser for de nedre La Plata Havnes Vedkommende en Stigning paa 2/ pr. Ton for prompt Lastning. Der betaltes saaledes i Slutningen af forrige Uge indtil 16/ O. C. fra Buenos Aires, prompt 16/3 fra San Lorenzo Grænsen. Dette er jo for saa vidt glæde-

ligt, men et Skaar i Glæden er det, at Udfragterne fra Cardiff samtidig gik 1/—1/6 ned, men derefter har de dog igen hævet sig og er nu paa omkring 12/. Endvidere er der igen indtraadt Havnearbejderstrejke i Rosario, og den truer desværre med at brede sig baade til Buenos Aires og andre Steder. Desværre synes disse kedelige Strejker i Argentina at blive hyppigere og hyppigere, og elendige som Ekspeditionerne i Forvejen er, bliver Opholdene blot endnu langsommere og gør slemme Skaar i den ellers ret beskedne Fortjeneste, som der mulig kan være paa en Rundtur. Pr. 1. Marts/15. April er der sluttet til 15/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen, medens Buenos Aires betalte 14/ for samme Position. Fra Bahia Blanca sluttedes kun et Par store Baade 16/6 O. C. prompt.

Østen er fremdeles fast, og navnlig Rispladserne har taget mere Tonnage. Rangoon sluttede omtrent et Dusin Dampere til 23/ Holland, 23/6 O. C., 24/ Flensborg pr. Februar, men til Japan er Raten lavere paa Basis af 14/3 én Lossehavn pr. Marts. Kurrachee har betalt 16/ à 16/3 pr. Februar/Marts til udsøgt Havn.

Sortehavet har meget lidt at byde paa, da den stærke Frost lægger en Mængde Hindringer i Vejen for Eksporten. Nikolajeff har sidst betalt 8/9 Rotterdam, 9/3 Hamburg pr. 1/15. Februar. Odessa noterer nominelt 8/3 udsøgt Havn, og Tørnen er c. 14 Dage. Sulina er livløs og indicerer kun 8/. For Erts fra Poti betaltes 10/9 Rotterdam, 11/3 Middlesbro, prompt.

Middelhavet har fragtet ret livligt, men Markedet er trykket af det store Udbud af Tonnage, og Raterne er gennemgaaende lavere. For Erts fra Bilbao er sidst betalt 4/4½ Cardiff, 4/9 Tyne Dock, 4/10½ Middlesbro, 5/ Rotterdam.

Nordamerika viser ved bedre Begær en fastere Tendens. Adskillige Kornlaster fragtedes, og fra Filadelfia eller Baltimore betales 2/ udsøgt Havn, 2/6 Cork f. O., 2/4½ Danmark (én Lossehavn), 2/6 à 2/6¾ Middelhavet, alt pr. Februar. Ogsaa Petroleum fragtedes livligere, bl. a. til 21 Cents Hongkong, 22½ to japanske Havne. Fra Golfen sluttedes en Række Baade for Træ. Blandt Befragtningerne nævner vi 77/6 én, 80/ to Lossehavne, til Kontinentet og/eller U. K., 78/9 Pensacola/U. K. Paa Netto Charter fra New Orleans eller Galveston betaltes 10/ à 10/3 U. K. eller Kontinentet.

Østersøen har næsten intet at byde paa. Reval og Riga truede med at lukke, men de er dog endnu tilgængelige, dog kan de godt lukke hvert Øjeblik, naar Vinden bliver ugunstig, thi der er megen Is omkring i Farvandene. Der finder saa at sige ingen Eksport Sted. Windau har lidt Hør til 17 Frcs. Dunkerque eller Ghent, og Libau noterer 11¼ d. til Rouen. Ogsaa nogle Trælaster findes, men Raterne er meget usle. Fra Windau eller Libau betaltes Frcs. 25 D/B. til Calais, 33/ pr. Favn (343 Kbf.) Props til Kulhavn paa Østkysten. Hfl. 15 Kappbjælker til Ghent, og der noteres 19/ D/B. til Grimsby, Frcs. 26 pr. Favn Props (216 Kbf.) til Dunkerque eller Calais.

Kulfragter noteres der mange af paa Papiret, men det er overordentlig vanskeligt at faa Befragtninger i Orden, da Lastetørnen overalt er optaget til langt ind i Februar. I Stedet for at blive bedre synes det at blive sværere og sværere at arrangere Lastetørn, og de fleste Dampere lider lange Ophold paa Kulpladserne. Til Østersøen er Fragterne meget slette. Der sluttedes fra Østkysten til 4/3 Libau, 4/ Aalborg (1,500 Tons), 4/3 Vejle (1,100 Tons), 3/9 Aarhus eller Kjøbenhavn (2/3,000 Tons), 3/9 Swinemünde (2,000 Tons). Til Middelhavet er Fragterne gennemgaaende en Smule lavere end for en Uge siden.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fraset Trælastbefragtningen, som ellers gaar ret livligt, ligger Østersømarkedet fuldstændig stille. I Kjøbenhavn bliver saa godt som heller intet sluttet, skønt der

ellers er Laster, men med det herskende Frostvejr er jo næsten al Sejlskibsfart standset. ab norske Pladser noteres en Del Trælaster samt Isladninger til franske og engelske Pladser, men ikke til Minimalrater, saaledes fra Skieufjord til London 6/, Kings Lynn 6/3, Portsmouth 6/6, Trepport 8¾ Frcs., altsaa 1 à 2 sh. lavere, endvidere Minetømmer fra Porsgrund til Birkenhead, Mersey 24/ à 25/, Boston 20/.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp.: I Bladets Nr. 3 af 17. ds. spørges:

„Et Skib anløber paa Rejsen mellem to udenlandske Pladser en dansk Provinshavn for at indlægge en Mand paa Sygehuset. Efter faa Dages Forløb afaar Manden ved Døden. Hvem skal afholde Udgifterne ved Mandens Begravelse, Rederiet eller Manden selv?“

Redaktionen Svar lyder saaledes:

„I Følge Sølovens § 93 er Rederiet forpligtet til at betale Mandens Begravelse.“

Dette Svar er ganske korrekt; men Spørgsmaalet er mangelfuldt, idet der ikke omtales, om Manden samtidig med Indlæggelsen, eller i hvert Fald før end Døden indtraf, blev afmønstreret eller ej. Hvis Manden er afmønstreret, vil Resultatet efter min Opfattelse blive ganske det modsatte; thi saalænge Manden ikke er afmønstreret, da hører han til Skibsmandskabet, medens dette ikke er Tilfældet, naar han er afmønstreret, og i saa Fald har Rederiet ingen Forpligtelse til at betale Begravelsen.

Jeg henstiller til den højtærede Redaktion at give yderligere Svar paa Spørgsmaalet ud fra den Forudsætning, at Manden var afmønstreret, før end Døden indtraf? H.

Sv.: Det forekommer os ikke, at den ærede Indsenders Udvidelse af Spørgsmaalet med Rette kan ændre vor i Bladet for den 17. ds. givne Besvarelse, hvilken Opfattelse vi først og fremmest finder støttet ved selve Ordlyden af Sølovens § 93:

„Der nogen af Skibsmandskabet, beregnes Hyren til Dødsdagen, for saa vidt hans Ret til Hyre ikke paa Grund af Sygdom eller af anden Aarsag tidligere er ophørt. Rederiet er forpligtet til at bekoste hans Begravelse . . .“;

thi medens det først citerede Punktum udtrykkelig skelner mellem Skibsmandskab, der har Ret til Hyre til Dødsdagen og Skibsmandskab, som kun har Ret til Hyre til Afskedigelsen, gør det sidste Punktum ingensomhelst Forskel i saa Henseende.

Denne Opfattelse finder vi iøvrigt yderligere bestyrket i Motiverne til §§ 46 og 93 i Søloven af 1. April 1892, idet det her udtrykkelig hævdes, at man i Modsætning til den ældre Lovgivning af 23. Februar 1866 ønsker at lægge Begravelsesomkostningerne fra Mandskabet over paa Rederiet. Men denne tilsigtede Begunstigelse af Mandskabet vilde i saare mange Tilælde blive ret illusorisk efter den ærede Indsenders Fortolkning af § 93, idet det som Regel vilde staa Skipperen frit for at afskedige Manden i Overensstemmelse med Sølovens § 90.

Fra Sø og Land.

Det ny Skoleskib, Konsul Johan Hansen har skænket 1000 Kr. til „Foreningen til Fremme af danske

Sømands Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflåden". hvis Formaal det i første Række er at virke for at tilvejebringe Midler til Oprettelse af Fripladser i „Den danske Handelsflådes Skoleskib for Befalingsmænd“.

Dansk Sømand død i Udlandet. Lauritz Jensen, c. 17—20 Aar gammel, forhyret med den svenske Galease „Enigheten“ af Resø (Bohuslän), som Natten mellem den 20. og 21. Oktober f. A. strandede ved Agø i Hudiksvall Sær-gaard, er den 11. November f. A. bleven fundet som Lig. drevet op ved nævnte Ø. Det formodes, at han har været hjemmehørende i Aalborg.

Hans Slægt og Hjemsted efterlyses af Udenrigsministeriet.

Ugens Havarier.

Guldborg, Skonnert af Thure, kom for Udgaende fra Dysart bestemt til Svendborg med en Ladning Kul paa Grund. Skibet kom flot og returnerede til Dysart med en mindre Læk.

Fyen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Reval efter en meget stormfuld Rejse fra Newcastle med en Ladning Kul. En Styrtesø har knust Styrbords Ræling og anrettet Skade paa det opstaaende. Paa Strækningen Odins-holm—Nargen maatte Skibet arbejde i Is.

Limfjorden, Dpsk., har været paa Grund ved Dover-odde. „Fylla“ har assisteret, og Skibet kom flot, efter at en Del af Lasten var losset i Galeasen „Marie“. Rejsen til Struer fortsat.

Marie, Galease af Marstal, der, som meddelt, strandede ved Rødhjerg paa Østkysten af Længeland, blev den 22. ds. bragt flot af Svitzers og ind til Rødkjøling. Skibet er læk og reparerer i Marstal, hvortil det er slæbt.

Kirstine, Galease af Vejle, har haft Ild om Bord. Ilden opstod fra en Kakkelovn og slukkedes først, efter at hele Agterlasten var udlændt; svær Skade.

Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 24. ds., paa Rejsen fra Galatz til Svendborg med Majs og Byg, paa Grund ved Knudshoved. Flot ved Højvande uden Assistance og er senere ankommet til sit Bestemmelsessted.

Kehdingen, Dpsk. af Hamburg, kom med en Ladning Oljekager paa Grund ved Kallundborg. Flot uden Assistance og indgaaet til Bestemmelsesstedet, Kallundborg.

Urda, Dpsk. af Laurvig, kom den 26. ds. i Snetykning paa Grund paa Sydsiden af Amager. Flot med Assistance og ankommet til Bestemmelsesstedet, Tuborg.

Cabral, Dpsk. af London, strandet ved Lodbjerg, er under sidste Uges stormfulde Vejr brækket over og er Vrag.

Nybygninger, Køb og Salg.

Ved Befrægningsfirmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er i denne Maaned følgende Skibe solgt:

Galease „Edmund“ af Marstal, 37 Reg.-Tons, til Kaptajn J. Th. Gommesen, Strynø. Købesum 5,300 Kr.

Skonnert „Christen Jensen“ af Fakse, 95 Reg.-Tons, til Kaptajn L. Petersen, Strynø. Købesum 5,650 Kr.

Galease „Hulda“, 38 Reg.-Tons, bygget i Assens 1901, til Kaptajn N. Th. Christensen, Kjøbenhavn. Købesum 11,200 Kr.

Jagt „Nora“ af Præstø, 19 Reg.-Tons, til Kaptajn O. J. Dybvig, Kjøbenhavn. Købesum ubekendt.

Skonnerten „Maren Kirstine“, der maaler 93 Reg.-Tons og er hjemmehørende i Svendborg og Thure, er, i Følge „Svendb. Amtst.“, solgt til et Rederi i Råå ved Helsingborg for 9,100 Kr. Skibet blev bygget 1876 i Svendborg af af-døde Skibsbygmester J. Ring Andersen.

3-m. Skonnert „Familien“ af Marstal, tilhørende Firmaet H. C. Christensen, er, i Følge „Ærø Avis“, solgt til Sverrig for 13,500 Kr. Skonnerten, som maaler 190 Brutto Tons, er bygget 1873.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Einar H. Petersen

Vesterbrogade 139

Telefon H. 915—9997. Telegr.-Adr.: „Compositum“.

Representation for

Emil G. v. Höveling, Hamburg

Patentfarve til Jærn- og Træskibe.

Gross, Sherwood & Heald Co., Ltd. London S. E.

Lakker. Farver og Olier.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 29. Januar.)
Adolph Andersen, Schubeit, ank. til Antwerpen 22. Jan. fra Riga. — Alexandra, Rabe, afg. fra Dartmouth 16. Jan. til Boston. — Algarve, Horries, ankom til Windau 26. Januar fra Riga. — Anglo Dane, Wiberg, pass. Gibraltar 25. Jan. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Rouen 28. Jan. til Firth of Forth. — Arkansas, Petersen, afgik fra Filadelfia 22. Jan. hertil. — Antwerpen, Madsen, ankom hertil 26. Jan. fra Antwerpen. — Arno, Strubberg, ankom til Girenti 25. Januar fra Naples. — Axelhus, Stufve, ankom til Stettin 29. Januar herfra. — Baron Stjerneblad, Clauson Kaas, ankom hertil 28. Januar fra Pillau. — Beira, Lunge, ankom til Nico 26. Januar fra Swansea. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Genua 18. Januar fra Newcastle. — Christian IX, Holm, ankom til London 28. Januar herfra. — C. F. Fietgen, Thomsen, ank. til New York 24. Januar fra Kristiansand. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ankom hertil 22. Jan. fra Lissabon. — Douru, Mortensen, afg. herfra 28. Jan. til Dunkerque. — Florida, Ørum, ankom hertil 20. Januar fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ankom til Alloo 18. Januar fra Rouen. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 28. Januar fra Dunkerque. — Georgios I, Bjørn Sørensen, afg. herfra 28. Jan. til Helsingør (Dok). — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 1. Januar fra Kristiania. — Hjelm, Sørensen, ankom til Oxelesund 26. Januar fra Norrkøping. — Hengest, Harder, ankom til Hull 26. Januar fra Libau. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Burntisland 23. Jan. herfra. — Jolantha, Simonsen, afg. fra Fredericia 28. Jan. til Königsberg. — Kasan, Hansen, ank. til Hull 17. Januar fra Libau. — Kentucky, Staal, afgik herfra 18. Januar til New York. — Kiew, Jørgensen, ank. til Libau 27. Jan. fra Windau. — Kursk, Gommesen, ank. til Pillau 27. Januar herfra. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ankom til Havre 27. Januar fra Antwerpen. — Loire, Craignou, ank. til Dunkerque 27. Januar fra Havro. — Louise, Kruse, afgik fra London 26. Jan. hertil. — Louisiana, Andersen, ankom til New York 24. Januar fra Kristiania. — L. P. Holmblad, Gøtsche, ank. hertil 21. Januar fra Boston. — Maja, Iversen, ankom hertil 28. Januar. — Moskov, Meldahl, ankom hertil 27. Januar fra Fredericia. — Morse, Jacobsen, ankom til Hamburg 27. Jan. herfra. — Nicolaj II, Lissner, ankom til Boston 21. Januar fra Kristiania. — Nishnij Novgorod, Niderøe, ankom til Pillau 19. Jan. herfra. — Nordjylland, Kragh, ankom til Libau 28. Januar herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Reval 28. Januar herfra. — Omsk, Jon-

sen, afgik fra Libau 27. Jan. til Hull. — Oscar II, Egense, afgik fra Kristiansand 26. Januar til New York. — Perm, Christensen, afgik fra Libau 27. Januar til Dunkerque. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 27. Januar herfra. — Rita, Schibbye, ankom hertil 22. Januar fra Hamburg. — Seine, Dampt, ankom til Windau 25. Jan. herfra. — Ribberhus, Bennelykke, ank. til Trondhjem 28. Januar Syd fra. — Texas, Andersen, afg. herfra 20. Januar til New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom til Horsens 25. Januar fra Methil. — Tiber, Bech, ank. hertil 22. Jan. fra Cardiff. — United States, Wulff, ankom hertil 16. Januar fra Kristiania. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik herfra 28. Jan. til Vestnorge. — Viking, Meyer, ankom til Libau 26. Januar fra Riga. — Esbjerg, Søeberg, ank. hertil 28. Jan. fra Libau. — Vadse, Poulsen, afgik fra Stettin 27. Januar til Manchester. — Rogaland, Wiase, afg. fra Liverpool 26. Jan. hertil. — Bodil, Larsen, pass. Holtenau 29. Januar for Rouen. — Lauschan, Sperling, ank. til Kolding 26. Jan. fra Korsør. — Peruvia, Dresse, afgik fra New Orleans 18. Jan. hertil. — Valhall, ankom hertil 27. Jan. fra Liverpool. — China, afgik herfra 28. Januar til Hamburg. — Laura, Aasberg, ankom til Reykjavik 25. Januar for Island. — Vesta, Godfredsen, afgik herfra 16. Januar til Island. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 24. Januar fra Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ankom til Palermo 21. Jan. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Burntisland 21. Januar. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Aleksandria 19. Januar, bestemt til Bristol. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. til Palermo 26. Januar. — Volmer, J. Petersen, afgik fra Blyth 26. Januar, bestemt til Lübeck. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Algier 26. Januar. — Uffe, Juul Larsen, afg. fra Huelva 28. Januar, bestemt til Savannah. — Knud II, Meyer, ankom til Homs 25. Jan. — Danmark, Kraemer, ankom til Neapel 24. Januar. — Ragner, Holst, afgik fra Sunderland 24. Januar, bestemt til Marseille. — Skjold, Rise, afgik fra Stettin 24. Jan. best. til Sunderland. — Halfdan, Hansen, ank. til Toulon 29. Januar. — Olaf, J. P. Jørgensen, afg. fra Newcastle 19. Jan., best. til Savona. — Svend II, C. W. Jensen, afg. fra Huelva 18. Januar, best. til Jacksonville. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Huelva 16. Jan., best. til Charleston. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afg. fra Marseille 28. Jan., best. til Gabes.

Viking, Bjørn, Drescher, ank. til Kbhvn. 27. Januar. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Nizza 26. Jan. — Ulf, C. Huus, ank. til Bona 27. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afgik fra Algier 20. Januar, bestemt til Kbhvn. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. fra Baltimore 24. Januar, best. til Windau. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra Sevilla 11. Jan., best. til Baltimore. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Odessa 25. Jan. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Havre 19. Januar. — Excellence Pleske, Christensen, ankom til Newport 26. Jan. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ankom til Libau 14. Januar. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Genua 20. Januar, bestemt til River Plate. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Newport 27. Januar. — Johan Siem, Petersen, afgik fra North Shields 24. Januar, best. til Libau. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Bordeaux 23. Januar.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Methil 23. Jan. — I. N. Madvig, Schjædt, ank. til Windau 28. Januar. — Hamlet, Lau, ankom til Seaham 28. Januar. — Helge Paulsen, ankom til Windau 28. Jan. — Rolf, Olsen, afg. fra Sunderland 23. Jan. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afgik fra Tynen 17. Januar.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, ank. til Huelva 29. Jan. — Helga, Olsen, afg. fra Bilbao 29. Januar. — Martha, Christensen, ankom til Sunderland 28. Jan. — Elna, Rathje, ankom til Tyne Dock 28. Januar. — Therese, Pedersen, afgik fra West Hartlepool 26. Januar. — Simone, Møller, afgik fra Seaham 27. Januar. — Jeanne, Løffler, afgik fra Huelva 20. Januar. — Vera, Rise, ankom til Sunderland 28. Januar.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Riga 26. Januar, best. til Ghent. — Nancy, Jessen, afgik fra Stettin 24. Jan., bestemt til London. — Nautik, Nielsen, afgik fra Esbjerg 23. Januar, bestemt til Alcoa. — Nordsøen, Gram, ankom til Reval 27. Januar. — Nexos, Basse, ankom til Bremen 26. Januar. — Nora, Pedersen, ankom til Limerick 26. Januar. — Cito, Iversen, afg. fra Burryport 25. Januar, bestemt til Hamburg. — Ellen, Gregersen, pass. Hanstholm 26. Januar, best. til Portsmouth. — Fylla, Christensen, afg. fra Neufahrwasser 25. Januar, best. til London. — Gerda, Th. Nielsen, afg. fra Middlesbro 26. Januar, best. til Kbhvn. — Napoli, Brinch, ankom til Rendsburg 25. Januar. — Bodil, Larsen, pass. Domesness 26. Januar, bestemt til Rouen. — Dagmar, Mathiasen, afg. fra Königsberg 25. Januar, bestemt til Newcastle. — Nerma, Lauritzen, afgik fra Esbjerg 26. Januar, best. til Blyth. — Alfa, Jørgensen, afgik fra Swansea 24. Januar, bestemt til Messina.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Methil 29. Januar. — Dagny, Fischer, ank. til Methil 29. Januar. — Alexy, Loertzen, afgik fra Stettin 25. Januar, bestemt til Boness. — Mary, Clausen, afg. fra Libau 28. Januar, best. til Esbjerg.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. til Kbhvn. 15. Jan. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Las Palmas 24. Jan. — England, Andersen, afgik fra Kjøge 24. Januar, bestemt til Blyth. — Holland, Poulsen, afg. fra Kbhvn. 25. Jan., best. til Burntisland. — Rusland, Madsen, ankom til Masnedsund 29. Januar.

Uranla. Polarstjernen, Christensen, ank. til Kbhvn. 26. Jan. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Genua 27. Januar. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Burntisland 17. Jan., best. til Leghorn. — Urania, Clausen, ankom til Frederikshald 26. Januar.

Kjøbenhavn. Carl Heckscher, Starck, ank. til Odense 26. Januar.

Inga, Flandria, Poulsen, ankom til Boness 27. Januar. — Carbonia, Winckler, ank. til Königsberg 23. Januar.

Dan. Selandia, Troensegaard, ank. til Boness 24. Januar. — Frumentia, Andersen, ank. til Kbhvn. 25. Januar.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. fra Newcastle 29. Januar. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Odessa 18. Januar. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 28. Jan. — Fredensborg, Winther, afgik fra Riga 28. Jan. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Benisaff 29. Januar. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Middlesbro 23. Januar. — Kronborg, Hveissel, ankom til Rotterdam 23. Januar. — Rosenborg, Hansen, ankom til Rochefort 25. Januar. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Hull 8. Jan. — Søborg, Fischer, afgik fra Newcastle 18. Januar. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Blyth 29. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Windau 28. Jan. — Klampenborg, Palm, afgik fra Newcastle 19. Januar. — Marselisborg, Andersen, ankom til Hamburg 23. Januar. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Windau 28. Jan. — Skodsborg, Schultz, ankom til Kings Lynn 24. Januar. — Tuborg, Agerlin, ankom til Windau 26. Januar. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Huelva 19. Januar. — Vordingborg, Nielsen, ank. til Burntisland 28. Januar.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afgik fra Newcastle 22. Januar. — Dansborg, Kähl, afgik fra Aguilas 22. Jan. — Jægersborg, Larsen, ankom til Dunston 29. Januar. — Kallundborg, Nielsen, afg. fra Methil 26. Jan. — Stegelborg, Lund, afgik fra Methil 16. Januar. — Taarnborg, Matzen, afgik fra Riga 24. Januar.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Sunderland 26. Jan. — Peter Mærsk, Grove, afgaaet fra Sunderland.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Libau 26. Jan.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, afgik fra Ghent 29. Januar.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afg. fra Sunderland 27. Jan., best. til Aarhus. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Neufahrwasser 27. Jan. — Agnete, Petersen, afg. fra Kbhvn. 26. Jan., best. til Methil. — Hermia, Hansen, afg. fra Boness 27. Jan., bestemt til Kbhvn. — Alice, Schultz, ankom til Korsør 28. Januar. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Blyth 28. Januar. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 26. Januar, best. til Newcastle.

Det østasiatiske Kompagni. Siberien, Madsen, afgik fra Antwerpen 18. Jan. — Birma, C. Jensen, afgik fra Batania 28. Januar. — Nikobar, Rambusch, ank. til Aden 13. Decbr. — Kina, H. P. Berg, ankom til Wladivostock 18. Januar. — Cambodia, Dahlenborg, afgik fra Moji 28. Januar. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Port Said 12. Januar. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Sabang 28. Jan. — Siam, Cortsen, afgik fra Colombo 10. Januar. — St. Domingo, F. Gabe, afgik fra Aden 23. Januar.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, afg. fra Antwerpen 27. Januar, best. til Vigo. — St. Croix, van Deurs, ankom til La Coruna 28. Januar. — St. Thomas, Hansen, ankom til Vera Cruz 27. Januar.

Æra. Erindring, Hansen, ankom til Helsingborg 26. Januar. — Enigheden, Svane, ank. til Sunderland 23. Jan.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Skagen 29. Jan., best. til Vejle. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Vejle 27. Januar. — Peter Willemoes, Olsen, ank. til Svendborg 25. Januar. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Methil 28. Januar. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Aarhus 27. Januar. — N. F. Høffding, van Deurs, afgik fra Methil 24. Jan. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Aarhus 24. Januar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til West Hartlepool 27. Januar. — London, Bom, ank. til Methil 19. Jan. — Paris,

Tholander, afgik fra Boness 26. Januar. best. til Aarhus. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Liverpool 20. Jan.

Merour. Berlin, Krogh, afgik fra Newport 22. Januar, best. til Genua. — Wien, Brink, afg. fra San Pedro 20. Jan., bestemt til St. Vincent. — Roma, v. Thun, ank. til Spezia 16. Januar.

Holm & Wonald. Anna, Jensen, afgik fra Aarhus 29. Januar, bestemt til Grimsby. — Clara, Magleby, ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Svend, Jacobsen, afgik fra Burntisland 27. Jan., bestemt til Kiel. — Axel, Christensen, ankom til Middlesbro 25. Januar. — Asger Ryg, Thorkelin, afgik fra Kbhvn. 26. Januar, bestemt til Blyth. — Jørgen Jensen, Grau, afg. fra Aalborg 25. Januar, best. til Blyth. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afgik fra Grimsby 29. Jan., bestemt til Korsør. — Wilh. Colding, Bjarneron, afgik fra Syracuse 22. Jan., best. til Novorossisk. — Angantyr, Holm, ankom Kbhvn. 26. Januar. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Korsør 13. Januar. — Farnatyr, Nielsen, afgik fra Sfaz 29. Januar, best. til Brest. — Veratyr, Villadsen, ankom til St. Vincent 25. Januar.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Geestemünde 28. Jan. — Freja, Henningsen, ankom til Fjällbacka 26. Januar. — Tor, Frijs, ankom til Göteborg 29. Januar. — Hertha, Rasmussen, ankom til Rügenwalde 25. Januar.

H. Kirchner. Stanton, Jørgensen, afg. fra Wismar 26. Januar, best. til Blyth. — Edison, Sørensen, afg. fra Methil 26. Januar, best. til Fredericia.

Internationalt Dampskibs og Bæjrgnings Co. Lady Furness, Larsen, afg. fra Kbhvn. 24. Januar, best. til Boness.

Europa. Europa, Hansen, ankom til Genua 27. Januar. — Tyskland, Danstrup, ank. til Cardiff 23. Januar.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, afg. fra Kristiania 27. Januar, bestemt til Esbjerg — Yrsa, Pedersen, ankom til Tyne 24. Januar. — Hans, Jensen, ankom til Melbourne 24. Januar.

Svendborg. Rossing, Hansen, ankom til Lissabon 21. Januar. — Najaden, Rasmussen, ankom til Göteborg 22. Januar. — Gæa, Petersen, ankom til Kings Lynn 22. Jan. — Ludvig, Jensen, ank. til Benodet 22. Januar. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Kjøge 23. Jan. — Capella, Hansen, ankom til London 23. Januar. — Embla, Hansen, ankom til Sønderborg 23. Januar. — Helge, Carlsen, ank. paa Leiths Red 23. Januar. — Slesvig, Mikkelsen, ankom til Leeds 24. Januar. — Martin, Wilde, ankom til Leith 24. Januar. — Solon, Rasch, ankom til Göteborg 25. Januar. — Maagen, Jensen, ankom paa Kjøbenhavns Red 25. Jan. — Confidence, Mouritzen, ankom til Rudkjøbing 26. Jan. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Rudkjøbing 26. Januar. — Zampa, Andreasen, ankom til Sunderland 25. Januar. — Katrine, Frandsen, ankom til London 26. Januar. — Lindhardt, Madsen, ank. til Frederiksstad 26. Januar. — Fylla, Rasmussen, ankom til Plymouth 26. Januar. — Clara, Nielsen, ankom til Fowey 28. Januar. — Newaky, Nielsen, ank. til Rotterdam 27. Januar. — Carl Mørk, Petersen, ankom til Kings Lynn 26. Januar.

Æra. Hydra, Christensen, ankom til Fowey 22. Januar. — Thea, Friis, ankom til West Wemyss 21. Januar. — Danmark, Knudsen, ankom til Ferdinandia 21. Januar. — Norden, Nielsen, ankom paa Leiths Red 21. Januar. — Erik Kirstine, Albertsen, ankom til Kjøbenhavn 21. Jan. — H. H. Petersen, Hansen, ankom til Frederiksstad 21. Januar. — Æra, Christensen, ankom til Svendborg 22. Jan. — Debora, Rasmussen, ankom til Leith 23. Januar. — Maren, Albertsen, ankom paa Burntisland Red 23. Januar. — Norma, Nielsen, ankom til Boness 23. Januar. — Dorthea, Bager, ankom til Ipswich 22. Januar. — Freir, Kastrop, ankom til Kjøbenhavn 22. Januar. — Vega, Hansen, ankom til West Wemyss 24. Januar. — Bonavista, Christensen, ankom til Rio Grande 25. Januar. — Amor, Rasmussen, ankom til Ærøskjøbing 25. Januar. — H. C. Grube, Svane, afgik fra Cuxhaven 22. Januar. — Aune, Mikkelsen, ankom til Rio Grande 25. Januar. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom til Frederikshavn 25. Januar. — Hertha, Krull, ankom til Langesund 25. Januar. — Dana, Pedersen, ankom til San Sebastian 26. Januar. — Dannebrog, Christensen, ankom til Ærøskjøbing 25. Januar. — Johanne, Østermann, ankom til Gibraltar 27. Januar. — Hermod, Dreimann, ankom til Irwine 26. Januar.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. I Graadyh kan Lystønderne ikke ventes at være paa Plads. Sandodden Lystønde er inddraget.

Østersøen. Bøgestrøm. Lodsartøjet i Bøgestrøm er atter inddraget for Is.

Farvandet S. for Fyen. Svendborg—Rudkjøbing og Marstal. Klokkebejerne og Lanterneerne paa Fyrepølene i Farvandet mellem Svendborg—Rudkjøbing og Marstal er inddraget for Is.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Landsort og Viksten. I Sommeren 1907 foreges Lysstyrken i Bifyret ved Landsort og Viksten Fyr. Det sidste Fyr forandres til et Lyntyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, og Lyset bliver grønt Ø. for den S.-lige Indsejlingsvinkel, hvor Fyret nu er formærket.

Bøtfniske Bugt. Norra Kvarken. Storbådan. Under Opmaalingerne i 1907 males Storbådan Sømærke, ved Indløbet til Nordmalingsfjærden, hvid.

Østra Kvarken. Rataskär. Under Opmaalingerne i 1907 males Baaken paa Rataskär, uden for Ratan, hvid.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohus. Kolleflu. Kolleflu faste Prik, S. for Långholmen Fyr, er ødelagt af Seen. En Stage er midlertidig udsat Ø. for Grunden. 58° 31' 47" N. Br. 11° 18' 34" Ø. Lgd.

Norge. I 1907 foretages følgende Forandringer med og Tænding af Fyr og Fyrlamper:

Stafseug Fyr. Lysvinklen indskrænkes. I Linjen overet med Stangholmen Fyr og c. 3° paa begge Sider deraf skal Fyret vise stærkere hvidt Lys med Formærkelser.

Øksø Fyr. Under Hovedfyret tændes et hvidt, fast Fyr, der lyser over c. 5°, fri S. om Grunden S. for Randø og Ulvø.

Spro Fyrlampe. Den røde Vinkel udvides til fri V. om Steilene.

Barkevik, Gitmertangen Nedre, Blæstholmen og Sviner Fyrlamper skal vise Lys med Formærkelser.

Struten, Fyr med Formærkelser, Frederiksstad, tændes. Det skal vise hvidt Lys i Løbene, farvet Lys udenfor. 59° 7' 0" N. Br. 10° 44' 55" Ø. Lgd.

Følgende Fyrlamper tændes:

Mosseund, S. for Kambo. 59° 28' 15" N. Br. 10° 41' 25" Ø. Lgd.

Butteboen ved Kragerø. 58° 21' 25" — 9° 28' 15" —

Skogøboen ved Trægde. 58° 0' 0" — 7° 36' 30" —

Sjønsanden ved Mandal. 58° 1' 10" — 7° 27' 20" —

Udvaare Ø. for Lindesnæs. 57° 58' 40" — 7° 13' 0" —

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I 1907 foretages følgende Forandringer med og Tænding af Fyr og Fyrlamper:

Hvidingsø Fyr er slukket fra 1ste Juni til 15de Juli.

Stavenes Fyr forstærkes og skal vise Hurtigblink over Odskjærene.

Støtt Fyr skal vise hvidt, fast Lys over Løbene, hurtig blinkende og farvet Lys udenfor.

Bødø Fyr nedlægges.

Bjørnøen Fyr skal vise grønt Lys over Bringholmen og Vaageerne.

Barøen Fyr. Den grønne Vinkel udvides mod S. til fri S. om Skjærene udenfor Rushaug.

Kirkehavn, Langenes og Vennesund Fyrlamper skal vise Lys med Formærkelser.

Smørstak Fyrlampe flyttes fra Løvøen til Smørstak. 59° 15' 5" N. Br. 5° 21' 30" Ø. Lgd.

Skaar Fyrlampe skal vise rødt Lys over Tysnesøen.

Sandnessjøen Fyrlampe vil blive formærket mod Ø.

Olapersø Fyrlampe skal vise grønt Lys over Uranusgrund.

Stensholmen Søndre Fyrlampe. Den grønne Vinkel udvides mod S. til Lysgrænsen S. 8° V.

Sørstøtt Fyrlampe skal vise hvidt Lys fra fri V. om Varkgaard til fri S. om Kraaka og grønt Lys derfra gennem V. og N. til Lysgrænsen N. 32° Ø.

Finnes Fyrlampe taar en grøn Vinkel fra S. 62° V. til fri N. om Kunnå.

Femrissund Fyrlampe skal vise Lys med Formærkelser og farvet Lys.

Herneslågøen Fyrlampe skal vise rødt Lys over Breigrunden, grønt Lys over Fiskgrunden og Einarsholmen.

Skagstadsund Fyrlampe. Den grønne Vinkel over Langgrunden udvides mod S. til S. om en nyfunden 13 Fods Bo.

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefri Redningsbaad
anerkendt af Board of Trade.

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

Borgevær Fyrlampe skal vise Lys med Formærkelser. Skalkmen røde og hvide vekslende Fyr, hver 5 S., NV.-Siden af Smølen tændes. Lysevnen 14, Kml. Under Hovedfyret tændes et Bifyr, der lyser over Reiman. 63° 28' 20" N. Br. 7° 45' 45" Ø. Lgd.

Maaholmen Fyr, Vigtens N.-Side, tændes. Lysevnen 14, Kml. 65° 0' 25" N. Br. 10° 58' 40" Ø. Lgd. Holdt overet med Maaholmen Fyrlampe leder det ind i Maaholmraaa.

Følgende Fyrlamper tændes:

	N. Br.	Ø. Lgd.
Kvernes, Ryfylke.	59° 3' 40"	5° 54' 50"
Boknehøve.	59° 14' 45"	5° 23' 45"
Eitremnes, Sørtjorden, Hardanger.	60° 4' 55"	6° 33' 0"
Bervenæs, do. do.	60° 16' 40"	6° 37' 35"
Vikingnes, Fensjø d, Ytre Sogn.	60° 51' 15"	4° 56' 20"
Stenvaagen Vestre, Aalesund.	62° 28' 0"	6° 7' 20"
Stenvaagen Østre, do.	62° 27' 50"	6° 7' 35"
Hernesstrømmen, Hitteren.	63° 29' 5"	8° 17' 40"
Sulsleikua, Frøien.	63° 48' 45"	8° 35' 20"
Maaholmen, Vikten.	65° 0' 30"	10° 57' 20"
Lille Bræmø, do.	65° 0' 20"	10° 53' 0"
Ternholmen, do.	64° 59' 45"	11° 7' 45"
Gjerdingen Øvre, do.	64° 58' 55"	11° 24' 45"
Gjerdingen, Nedre, do., Landholmen.	64° 57' 15"	11° 24' 5"
Sandnesjøen Østre, Helgeland.	66° 1' 30"	12° 33' 35"
Røsøskjær ved Bodø.	67° 15' 45"	14° 20' 0"
Botø Møle.	67° 17' 10"	14° 24' 0"
Lille Hjertø Søndre, ved Bodø.	67° 17' 0"	14° 21' 50"
Lille Hjertø Nordre, ved do.	67° 17' 30"	14° 21' 0"
Vestre Græsøen, N. for Bodø.	67° 22' 25"	14° 31' 0"
Tanøund, Hæmmere, Salten.	69° 7' 20"	15° 46' 25"
Bergøvikken, Orøten	68° 29' 40"	17° 0' 30"
Vorsetø, Svølør.	68° 18' 15"	14° 35' 45"
Stangnesodden, Harstad.	68° 48' 0"	16° 37' 35"
Senholmen, Kvædfjord, Hinde.	68° 57' 20"	16° 14' 15"
Eldelesene, do. do.	68° 50' 50"	16° 7' 10"
Amtsmandsnæs, Alten.	69° 59' 30"	23° 18' 10"
Bratholmen, Laksetjord.	70° 27' 50"	26° 38' 0"
Sjaaholmen, do.	70° 33' 5"	20° 55' 40"
Kjelmæsø, Sydvaranger.	69° 51' 25"	30° 8' 15"

Tyskland. Elben. Westertill. Den hvide Baaketende, Westertill N., med Ballon og rød N.-lig Topbetegnelse ligger paa 53° 57' 54" N. Br. 8° 5' 42" Ø. Lgd. Den sorte Fløjte-tønde, Westertill N., ligger paa 53° 57' 54" N. Br. 8° 5' 18" Ø. Lgd.

I følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibene „Krautsand“ og „Osteriff“ atter inddraget for Is.

Weser. I følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde G ovenfor Geeste og Lystønde 10 inddraget for Is. Jade. I følge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde Nr. 13 inddraget for Is.

Wangeruog og Sengwarder Balje. I Wangeruog Fyr skal i Slutningen af Januar eller Begyndelsen af Februar 1907 de hvide og røde Vinkler med Tre-Blink, der lyser fra S. 62° Ø. til S. 41° Ø., forandres til at vise hvidt Fem-Blink hver 14 S.

Sengwarder Balje hvide og røde Fyr med Formærkelser skal sidst i Februar 1907 forandres til at vise hvidt og rødt Lys med To-Formærkelser hver 12 S. 53° 36' 37" N. Br. 8° 11' 17" Ø. Lgd.

Lystønde 16 skal, naar den atter udlægges, vise hvidt To-Blink hver 12 S. 53° 37' 32" N. Br. 8° 9' 55" Ø. Lgd.

Holland. Zulderzøe. Boontjes. I Boontjes er Lystønderne Nr. 1, 6 og 9 atter udlagt.

Schelde. Nieuw Neuzenpolder. Nieuw Neuzenpolder Fyr er forandret til et Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S. Lyset er hvidt fra S. 17° V gennem V. og N. til N. 22° Ø. over Platen van de Springer, rødt i øvrigt.

England. Medway. Little Nore. Lægteren „Lady of the Wave“ er sunket i Little Nore, 1/4 Kbl. N. 83° V. fra Grain Edge Tønde. Et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler for Vrag, ligger ved Vraget. 51° 27' N. Br. 0° 45' Ø. Lgd.

Thamsen. Fyrskibet „Kentish Knock“. Den 12te Februar 1907 forandres Tangesignalet i Fyrskibet „Kentish Knock“. Sirenen skal da hver 1/2 Minut give Et-Stød, saaledes: Stød 3 S., Pause 27 S. 51° 39' N. Br. 1° 40' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Hebrider. Isle of Skye. Loch Snizort. I Loch Snizort er fundet en 2 1/2 Fv. Grund i Indløbet til Pona Ella. 2 1/4 Kbl. S. 7° Ø. fra Christie Rock. En 4 1/2 Fv. Grund i Loch Grishinisch, 3 1/2 Kbl. S. 44° V. fra Trianglerings Mærket paa Lyndale Point. En 3 Fv. Grund 7 Kbl. S. 39° V. fra samme Punkt. 51° 30' N. Br. 6° 24' V. Lgd.

Irland S.-Kyst. Dungarvan Harbour. Vraget af „Moresby“ i Indløbet til Dungarvan Harbor er borttaget og den grønne Vragtønde inddraget. Den grønne Tønde, der viser hvidt Lys, og som laa NØ. for Vraget, er flyttet til SØ.-Enden af Deadman Sand, c. 2 Kbl. SSV. fra Wyse Point. 52° 4' N. Br. 7° 34' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet „Nantucket Shoals“. Skibe, som passere „Nantucket Shoal“ Fyrskib Nr. 66, og som ønsker at blive rapporteret ved Gnisttelegraf, skal om Dagen vise sit Nummer, om Natten sine Kendingers Lanterner. Naar Signalet er forstaaet, svarer Fyrskibet med et Blaalyt, forstaaes Signalet ikke, gives intet Signal fra Fyrskibet. Redere og Agenter for Dampskibs Linjer og andre Skibe anmodes om at sende Skibenes Nummer og Kendingers-Lanterner til „The Inspector of Second Light-house district, Boston, Massachusetts“.

Long Island Sound, Connecticut. New Haven Harbor. Vraget af Kullæsterten, som laa sunket i Indløbet til New Haven Harbor, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

New York. Hudson River. Færgen „Peterson“ er sunket i 10 Fv. Vand i Hudson River, 2/3 Kbl. fra Pier 48 i New York City. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 5 S., er udlagt tæt SSV. for Vraget.

New Jersey. Bayonne. Kill von Kull. En Kanalbaad er sunket i Kill von Kull, 100 Alen fra Hovedet af Pier Nr. 5. En vandret stribet Spirtønde er i 5 Fv. Vand udlagt ved Vraget.

Maryland. Chesapeake Bay. Baltimore Harbor. Brewerton Channel sorte Spirtønde Nr. 19 1/2 er flyttet ud i 5 Fv. Vand, og en Stumpønde, mærket „Cable“, udlagt paa dens Plads, fra Cutoff Channel forreste Ledefyr i S. 31° V., og fra Craig-hill Channel forreste Ledefyr i S. 88° V.

Hampton Roads. Hampton Creek. Omtrent den 1ste Februar 1907 tændes et rødt, fast Fyr paa en Baake, der staar i 9 Fod Vand paa Ø.-Siden af Renden til Indløbet til Hampton Creek. Samtidig inddrages East Flats Tønde Nr. 2 paa Ø.-Siden af Indløbet til Hampton Creek. 37° 0' 41" N. Br. 76° 20' 17" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Point Pinelos. Baaken til Point Pinelos Fyr, som staar i 11 Fod Vand paa NØ.-Enden af Grunden ud for Point Pinelos, er ødelagt og Fyret slukket. Baaken genopløres og Fyret tændes igen saa snart som mulig.

Mississippi. Mississippi River. Pascagoula River. Følgende Fyr er tændt:

Pascagoula River East Bank Fyr, 2 1/8 Kml. N. 9 1/2° V. fra East Pascagoula River Fyr, er atter tændt paa en midlertidig Baake. Flammens Højde: 25 Fod.

Pascagoula River West Bank Fyr, 3 1/10 Kml. N. 13° V. fra East Pascagoula River Fyr, er atter tændt paa en midlertidig Baake. Flammens Højde: 25 Fod.

Bayou Chammier bageste Ledefyr, der vises fra en midlertidig Baake, 3 1/6 Kml. N. 14 1/2° V. fra East Pascagoula River Fyr, har nu en Flammevejde af 25 Fod.

Lowry Island Ledefyrs Højde er nu henholdsvis 18 og 25 Fod. Det forreste Ledefyr staar 3 1/2 Kml. N. 16° V. fra East Pascagoula River Fyr.

Texas. Galveston. Fyrskibet „Herald Bank“ Nr. 81 er atter udlagt, og Lystønden, som midlertidig laa paa Stationen, inddraget.

Venezuela. Carupano Bay. Et hvidt Fyr med Formærkelser hver 15 S., Lys 10 S., Mørke 5 S., er tændt i det ny Fyrtaarn ved Carupano og det hvide, faste Fyr slukket. Fyrapparatet af 4de Orden. 10° 41' N. Br. 63° 15' V. Lgd.

Orinoco. Barima Point. Paa Barima Point er tændt et hvidt, fast Fyr med rødt Blus hver 1 M., hvidt, fast Lys 47 1/2 S., Mørke 5 1/2 S., rødt Blus 2 1/2 S., Mørke 5 1/2 S. Synsviddens: 18 Kml. Det vises fra et hvidt, 112 Fod højt Gittertaarn paa Barima Point. 8° 35' N. Br. 60° 28' V. Lgd.

Fyrskibet, som laa 5 Kml. V. for Barima Point, er inddraget.

Jamaica. Kingston. Ved Besøgning af Kingston bør den største Forsigtighed udvises, da Dyldeforholdene sandsynligvis har forandret sig. Fyrtaarnet Plum Point er ødelagt.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brazillen. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i November 1906 i 17 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11, Fod.

Rio de la Plata. S. Sidst i December 1906 er der truffet en stor Mængde Isbjerger paa Ruten mellem Magellan Strait og Montevideo.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Ghero Ghombo. Kaufkalida og Antipaxo. Følgende Fyr er tændt:

Cape Ghero Ghombo, et Blinkfy, der hver 10 S. viser afvekslende hvidt Et-Blink og rødt Et-Blink. Flammens Højde: 160 Fod. Synsviddens: 19 Kml. for de hvide, 15 Kml. for de røde Blink. Firkantet, c. 50 Fod højt Taarn med Beboelseshus. Linseapparat af 3dje Orden. 38° 10' N. Br. 20° 21' Ø. Lgd.

Kaufkalida Islet, et Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 62 Fod. Synsviddens: 14 Kml. for hvidt, 9 Kml. for rødt Lys. Lyset er hvidt fra S. 16° V. til S. 66° V., rødt fra S. 66° V. til S. 84° V., hvidt fra S. 84° V. gennem V. og N. til N. 31° Ø. Firkantet, c. 50 Fod højt Taarn med Beboelseshus. Linseapparat af 4de Orden. 37° 56' N. Br. 21° 7' Ø. Lgd.

Antipaxo, et Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 132 Fod. Synsviddens: 17 Kml. for hvidt, 12 Kml. for rødt Lys. Lyset er rødt fra N. 13° V. gennem N. til N. 5° Ø. og fra S. 36° V. gennem S. til S. 54° Ø., hvidt i alle andre Retninger. Firkantet, c. 40 Fod højt Taarn med Beboelseshus paa Novara Point. Linseapparat af 4de Orden. 39° 8' N. Br. 20° 16' Ø. Lgd.

Rusland. Sortehav. Bug, Kherson eller Dnieper Bugt. I Bug er følgende Ledefyr tændt:

a) Ozharski hvide, faste Fyr af 2den Orden. 46° 47' N. Br. 31° 57' Ø. Lgd. Holdt overet med Sviatotroiski Fyr i N. 4° Ø. leder det gennem en Del af den gravede Rende.

b) Kislakovski hvide, faste Fyr af 3dje Orden. 4, Kml. S. 48° Ø. fra Ozharski Fyr.

c) Luparev hvide, faste Fyr af 3dje Orden, 3,2 Kml. S. 41° V. fra Kislakovski Fyr.

Disse to Fyr holdt overet i N. 41° Ø. leder i en Del af den gravede Rende.

Fyrene lyser stærkest i Fyrinjen, hvorfra Lyset aftager til begge Sider og forsvinder 35° fra Fyrinjen.

Tyrkiet. Bosporus. Fyrskibene „Umur“ og „Yeni Kioi“ er inddraget. Fra hver af Fyrbaakerne, som skal afløse dem, og som er under Bygning, vises et midlertidigt, hvidt, fast Fyr.

Cypern N.-Kyst. Kyrenia Harbour. Den 1ste Februar 1907 flyttes det røde, faste Fyr fra NV-Bastionen til Kyrenia Havns V.Molehoved. Flammens Højde: 29 Fod. 35° 20' N. Br. 33° 20' Ø. Lgd.

Algier. Cap Falcon. I 1907 forandres Cap Falcon Fyr til et hvidt Lynfy, der hver 25 S. viser Fire-Lyn, Lyn 0,37 S., Mærke 2,75 S., Lyn 0,37 S., Mærke 2,75 S., Lyn 0,37 S., Mærke 2,75 S., Lyn 0,37 S., Mærke 15,27 S. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes. Synsviddens: 14 Kml. 35° 46' 18" N. Br. 0° 47' 54" V. Lgd.

Ile Plane. I 1907 tændes paa Ile Plane et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 75 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Hvidt, cylindrisk. 20 Fod højt Taarn. Fyret kan brænde til Forsøg. 35° 46' 23" N. Br. 0° 52' 42" V. Lgd.

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

Røde Hav. The Brothers. Fyret paa The Brothers er et hvidt Lynfy, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 1/2 S., Mærke 4 1/2 S. Højden: 116 Fod. Synsviddens: 17 Kml. Fyrtaarnet er 99 Fod højt. 26° 19' N. Br. 34° 51' Ø. Lgd.

Forindien. Karachi. Manora Point. Ved Karachi Havn kan meget kraftig Lys midlertidigt vises fra Fortet og paa Bølgebryderen. Skibsførere advares mod Fejltagelse. Manora Breakwater Fyr: 24° 27' N. Br. 66° 59' Ø. Lgd.

Madras. I Madras gives Tidssignalet nu fra Semaforen ved Havnekontoret Kl. 1 T. 0 M. 0 S. Em. indisk Standard Tid, eller Middeltid paa 82° 30' Ø. Lgd., svarende til 19 T. 30 M. 0 S. Greenwich Middeltid. 13° 5' 47" N. Br. 80° 17' 37" Ø. Lgd.

Strait of Malacca. Klang Strait. En Klippe eller et sunket Vrag er rapporteret at ligge i det N.-lige Indløb til Klang Strait, paa 3° 13' 35" N. Br. 101° 12' 50" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Indramajoe Red. Til Atmærkning af Indramajoe Red skal udlægges en hvid Spidstønde med hvid Ballon paa 6° 15' 10" S. Br. 108° 13' 0" Ø. Lgd., og en sort Stumpstønde med afkortet Kegle, paa 6° 15' 15" S. Br. 108° 13' 45" Ø. Lgd.

Sumatra V.-Kyst. Simaloer Tjoet. En Flodbølge har til Dels ødelagt S.-Kysten af Simaloer og næsten ganske bortskyllet Simaloer Tjoet. 2° 31' N. Br. 96° 58" Ø. Lgd.

Mentawi Øer. Sipora V.-Kyst. Boeroeng Baai. I Boeroeng Baai er fundet et lille Rev med 14 Fod Vand fra Øen Boeroeng Ø.-Pynt i S. 61° V. og fra samme Øes S.-Pynt i S. 86° Ø.

Japan. Hokushu V.-Kyst. Okushiri Island. Inaho Misaki. Inaho Misaki Blinkfy lyser nu fra S. 71° V. gennem V., N. og Ø. til S. 24° Ø.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1907. — Højesteretsdom. — Engelsk Særetssag. — Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1907. — Vejrovsagt over Nordatlantehavet for Februar Maaned. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Verdens Handelsflaader. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Eiterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Utøj og til Ildslukning

„Clayton“ Apparater

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre. — „Hansa“ Lossehjul,

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Skibe til Salg,

særlig fra 20 til 60 Registertons. Nærmere meddeler

Aage Bruhn

Nyhavn 42 A, København K.

De Medlemmer

af Nørrejylland Søforsikringsforening, som ønsker at være i Sejlskibsrederiforeningen samt Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, bedes skriftlig henvende sig til Hr. Mægler Nicolaisen, Aarhus, Foreningens Forretningsfører, Aalborg, samt til Kredsførmændene.

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1907. Pris: Kr. 1,25.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Keber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	104 ³ / ₄ —105	104 ³ / ₄	105
Danmark.....	84 ³ / ₄	84 ³ / ₄	85
Norden.....		106	106 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	82 ¹ / ₂ — ³ / ₄ —88	82 ¹ / ₂	83
Carl.....	103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Dannebrog.....	99— ¹ / ₄	98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
Skjold.....		77 ¹ / ₂	78
Urania.....		77 ¹ / ₂	78 ¹ / ₂
Union.....		84 ¹ / ₄	85
Dampsk. af 1896.....	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
Hejmdal.....		115	116
Østasiatiske.....	144— ¹ / ₄	144	144 ¹ / ₄
Østersøen.....	90 ¹ / ₂ —91	91	91 ¹ / ₂
Nordøen.....		42	45
Gorm.....		103	104
Torm.....	82 ¹ / ₂	81	83
Inga.....	80 ¹ / ₂ —81	80 ¹ / ₂	81
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		34	38 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....	71—72	71	74 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.....	120 ¹ / ₂ —121	120	120 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Husejv. Kreditk.....		86 ¹ / ₂	87
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		89 ¹ / ₂	91
4 % — — 2. Serie..		95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
4 % — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	89— ¹ / ₄	89	89 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..		95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		93	98 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		95 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	149 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	149	149 ¹ / ₂
Privatbank.....	132 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	132 ¹ / ₄	132 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		142 ³ / ₄	143
Handelsbank.....	146 ³ / ₄ —147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	126	126	126 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....		105 ³ / ₄	106
Helsingørs Jærnsk.....		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	172 ¹ / ₂ — ³ / ₄ —173	172 ¹ / ₂	172 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	145— ¹ / ₄	145 ¹ / ₄	145 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 29. Januar 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.29	18.24
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	151.10	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Januar 1907.

Russiske Noter.....	215.30
4 % Russiske Consols.....	78.00
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	72.50
5 % Mexikanske 1899.....	102.40
5 % Rumænske Stats.....	102.10
4 % — — 1890.....	94.60

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

„Foren. Dampsk.“ 162,000, „Ny foren. Dampsk.“ 46,000, „Kbhvn.“ 142,000, „Danmark“ 28,000, „Skjold“ 10,000, „Union“ 90,000, „Dannebrog“ 8,000, „Hejmdal“ 8,000, „Carl“ 194,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 22,000, „Gorm“ 10,000, „Østas. Komp.“ 102,000, „Urania“ 24,000, „Norden“ 62,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Inga“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Thomas Møller

Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Et godt Skib

som laster c. 1400 Cnt. ønskes til Købs af Skipper J. P. Nielsen, Mullerup Havn, Slagelse.

Dæksbaaden

„Axel“ er meget billigt til Salg. Maaler 7,67 Netto, laster 20 Tons Dødvægt og er godt udhalet. Henvendelse til Ejeren, Karl B. Larsen, Vesterø, Læsø.

J. Melander,

Telf. Blikkenlager. 2862
Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Alge- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

Stenfiskerfartøj,

godt udhalet, der laster 46 Tons med 6 Fods Dybgaende, er billig til Salg ved Overretssagfører V. Larsen, Storehedinge eller Lods P. Andersen, Rødvig.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/P Progres“ „S/P Avance“.

Jagt

„Brødrene“, af Frederikshavn, 31⁸³/₁₀₀ Br. Tons, luster 60 Tons d. w., 3200 Kbf. Træ, vel udhalet, er meget billig til Salg ved Henvendelse til Ejeren Fr. Grønhoj, Hirtshals.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndeje 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.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Losseklub Aarhus

pantager sig alt Løse- og Lædningsarbejde til Nutidens billigste Priser.

Erbødigst

Niels Jensen, Garvergyde 17. Telefon 649

EINAR MØLLER,

fhv. Strymand,

85, Selvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasse Huse.

Varerne bringes overalt. Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsföretning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“. Telefon Nr. 56.

N. J. Pedersen

Skibsproviantering.
73 Havnegade 73
Esbjerg.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström Hangö, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsekspedition og
Speditjonsforretning.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse : „Wonsild Søn“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen ved Laagabri.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

J. WILLADSEN

Smedemester. St. Hanegade 9

Aalborg

Skibsreparationer. Galvanisering.

Sandballast

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

G. RAMBERG, Valdemarksg. 28, 3.
Tlf. 18,746.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidaglas. Saltmaaler
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaaler.**

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

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafes Kl. 10—12 og 7—9; for Demer Kl. 6—7

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

River-side Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Føerere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel **Cocos** som **Hamp, Vaadtoug & Tæller**

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

i Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Herr. Skibskaptajner

ALBERTH B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.



BRIGGS'
BITUMINOUS
ENAMEL & SOLUTION

Emallien

paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herrekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Februar 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Dampumpor
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5482.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige teste
Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22³. **Copensura** **42**

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Condensed Milk

„Viking“ Brand
usukret.

„Nest“ Brand
sukret.



VIKING

Fineste Produkt.

Største Holdbarhed.

Faas overalt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

A. Rasmussen, Nyhavn 35.
Tlf. 237. Priv. Amager 408x.

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

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Work are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegøds af de største Dimensioner.
Staalstøbegøds saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftspumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, fæste Præmier. Agenter i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.



De danske Vin- og Conserverfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:
Central 6890
Str. 1173
1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

novertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

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

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafkes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Trafkes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorchjensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er bevist den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 7. Februar 1907.

Spørgsmaalet om en almindelig Indførelse af undervands Klokkesignaler — om ikke just til Afløsning af, saa dog i hvert Fald som et Dag for Dag mere paa krævet Supplement til de nu anvendte Taagesignaler — har allerede i nogen Tid været draget stærkt i Forgrunden i Udlandets Søfartspresse, ikke mindst i den Del, der ved sin Udbredelse og ved den brede Basis, paa hvilken den støtter sig, bliver et næsten internationalt Udtryk for Skibsfartens almindeligere Krav og Anliggender. Ogsaa herhjemme har Sagen nu og da været berørt, og har dette i Følge Forholdenes Natur oftest kun kunnet ske ved at referere, hvor vidt man andet Steds er naaet paa dette Omraade, saa bør det dog erindres, at ogsaa her er det første Skridt gjort, idet De danske Statsbaner, som tidligere meddelt, har taget Initiativet til Indførelse af det ny System paa sin, i alt Fald internationalt set, væsentligste Rute Gjedser-Warnemünde.

Ser man bort fra den utvivlsomt noget større Sikkerhed for Menneskeliv, der vilde følge med en almindelig Antagelse af Systemet, og som ikke direkte lader sig ansætte i Penge, da reducerer Spørgsmaalet sig til dette ene: Hvor vidt kan det betale sig at slaa ind paa det ny Signalsystem?

De Oplysninger i saa Henseende, der findes gengivet paa andet Sted i nærværende Nummer af Bladet, virker imidlertid ikke afskrækkende. Ganske vist kan man med Sikkerhed skønne, at det vil vare en rum Tid, inden enhver Trampdamper er forsynet med Modtagerapparat til undervands Taagesignaler, om man da overhovedet nogensinde kommer saa vidt, men lige saa sikkert eksisterer der ogsaa herhjemme Passenger Linjer og Rutebaade, om hvilke man tør antage, at de vilde se deres Fordel ved at forsyne sig med Modtagerapparater, i samme Øjeblik som en eller flere af Taagesignalerstationerne paa Hovedruten gennem de danske Farvande blev udrustet med Lydgivere. Maaske vilde det ikke blive noget større Antal Baade til at begynde med, men dette Moment kan der dog næppe tillægges nogen overdreven Betydning, da Erfaringerne har vist, at selv Skibe, der ikke er forsynet med Modtagerapparat ved Anvendelse af almindelig Agtpaagivenhed vil kunne drage stor Nytte af undervands Klokkesignalet.

Der har Gang paa Gang her i Bladet været fremsat Eksempler paa, hvilke Resultater man har opnaaet med disse Signaler, hvis kolossale Betydning for Trafiken paa dette Tidspunkt maa anses som uigendrivelig bevist, men et af de mest talende Vidnesbyrd i denne Retning finder vi dog i nedenstaaende Udtalelse fra Bremer Rederiet „Norddeutscher Lloyd“, der for ganske nylig har været offentliggjort i „Shipping Gazette“:

„Vort Selskab har kun Grund til at være i høj Grad tilfreds med undervands Signalsystemet, thi ikke alene forøger det Trafikens Sikkerhed, men samtidig hindrer det en Mængde Forsinkelser og Ophold, som med taaget Vejr hidtil ikke har kunnet undgaas. Der er ingen Tvivl om, at saaledes som Systemet nu er installeret om Bord i et betydeligt Antal af vore Dampere fungerer det fortræffeligt, og vi har ved mange Lejligheder i stor Udstrækning kunnet drage Nytte af de Fordele, det frembyder.

Vi skal i denne Forbindelse blot nævne det Resultat, som vor Damper „Kaiser Wilhelm II“ opnaaede d. 23.

Juli 1906. Damperen forlod Plymouth i Taage paa Vej til Cherbourg, og Taagen holdt sig under hele Overfarten. I 15 à 16 Kml. Afstand fra Cherbourg bestemte Kaptajnen sig til at stoppe og afvente det Øjeblik, da Taagen vilde lette, men paa dette Tidspunkt hørte man om Bord Lyden fra den undervands Klokke, som er anbragt paa vor udlagte Tender i Cherbourg, tydeligt og klart gennem Modtagerapparaterne. Kaptajnen blev herved sat i Stand til at sætte sin Kurs efter Cherbourg, naa Havn og landsætte Passagererne endnu samme Nat, hvad der ikke kunde have ladet sig gøre uden ved Hjælp af undervands Klokkesignalet.

Dette er et af de mest slaaende Resultater vore Skibe har opnaaet, men vi kan yderligere tilføje, at vore Skibe nu regelmæssig benytter sig af Klokkesignalet, naar de gaar ind til New York eller paa Weseren, og vi har modtaget mange Rapporter, der gaar ud paa, at Skibene har passeret Fyrskibene i Taage, uden at kunne høre Luftsignalerne eller se Fyrskibet, alene paa Grundlag af undervands Signalet.

Vi haaber derfor med Bestemthed, at den engelske Regering vil bestemme sig til at udruste sine Fyrskibe og Taagesignalerstationer med undervands Klokker; og vi tvivler ikke om, at dette vil ske, saa snart Myndighederne har overtydet sig om, hvilke Fordele dette Signalsystem byder med Hensyn til Skibsfartens Sikkerhed i Almindelighed“.

Ud fra bl. a. disse og lignende Udtalelser har „Shipping Gazette“ udtalt sig stærkt til Gunst for, at de britiske Taagesignalerstationer og da navnlig i den engelske Kanal og paa Themsen snarest udrustes med undervands Klokker under Hensyn til den stærkt forøgede Sikkerhed for Skibsfarten, det vilde medføre.

Selv om man imidlertid af gode Grunde kun vil drage en stærkt reserveret Sammenligning mellem netop disse Farvande og vore egne, saa tør dog vistnok Ruten mellem Skagen og Kjøbenhavn betegnes som dels saa vanskelig særlig for dybtgaaende Skibe og dels saa stærkt trafikeret, at man med Føje kunde tage det Spørgsmaal op til alvorlig Overvejelse, om der ikke her paa et eller flere Punkter burde anbringes et af de Taagesignaler, om hvilke Erfaringerne har vist, at de — i Modsætning til de hidtil anvendte — er paalidelige.

Vi forstaar i hvert Fald fuldt ud den Fører af en af vore største Dampere, der for kort Tid siden her i Bladet gjorde sig til Talsmand netop for den samme Tanke.

„Baltcon“ Certepartiet. En Mægler skriver til „The Baltic and White Sea Conference“: Paa Grund af Ophobning af Tonnage i Grimsby Havn i 1906 har Kulafskiberne igen forsøgt at faa den farlige „berth“ Klausul ind i Kul-Certepartierne derfra. Klausulen lyder i Almindelighed: „— — — to be loaded in — — — hours after being in berth“.

Redere, som gaar ind paa denne Klausul, udsætter sig samtidig for at miste al Ret til Overliggedagspenge. Lasteplasserne tilhører Dokkompagniet, og Skibene faar Plads efter Tørn, og naar da flere Skibe venter samtidig, maa der nødvendigvis blive Forsinkelser, som der efter ovenciterede Klausul ikke kan faas Erstatning for. I flere Tilfælde i 1906 er Forsinkelserne løbet op til 7 à 8 Dage.

Ved at tillade at „berth“ Klausulen indsættes i Certepartiet, udsætter man sig for, at der efterhaanden fastsættes en Sædvane, som det ikke er let at blive af med igen.

Rederne bør holde fast ved Lasteklausulen i „Baltcon“, hvad der kun opnaas ved haardnakket at forlange

dette. Der vil rimeligvis blive uhyre stor Udførsel fra Grimsby i Aar, og Forsinkelser vil sandsynligvis derfor opstaa. Rederne bør imidlertid benytte sig af Forholdene og søge at opnaa højere Kulrater.

Med Hensyn til Striden mellem Redere og Befragtere i Grimsby om Forstaaelsen af Klausul 5 i „Baltcon“ og Fordringerne paa Overliggedagspenge i Forbindelse dermed, er det af Interesse, at tre saadanne Forretninger sluttelig er bleven betalt af Befragterne.

Endskønt „Baltcon“ Certepartiets Stilling nu er sikret, hænder det endnu, at enkelte Mæglere søger at omgaa det ved Underhaandsbetingelser. De gaar sædvanligvis frem paa den Maade, at de opgiver at ville slutte paa „Baltcon“ „med Undtagelse af Købmandens Mægler“, eller „undtagen Bunkering“. Der maa ingen Undtagelse gøres. Det man være hele „Baltcon“, eller ingen Fragtslutning. Dette har været gentaget mange Gange, men synes ikke at kunne siges for ofte. Indførelsen af „Baltcon“ har netop været afhængig af, at Rederne har holdt paa de fulde Betingelser og intet andet, og hvis alle vil vedblive med dette, vil ogsaa den Modstand, som endnu findes, snart være brudt.

En af de Vanakeligheder, som man endnu har at kæmpe med, er Betingelsen om Købmandens Mægler. Der meldes, at Modtagerne i visse tyske Havne, særlig i Stettin, holder meget stærkt paa dette Punkt.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Vejle, d. 4. Februar. (Ritz. Bur.). Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholdt i Dag Generalforsamling her. Det vedtoges bl. a. gennem Fællesrepræsentationen hos Regeringen at søge udvirket, at Søfolk kan afgive Stemme til Rigsdagsvalg skriftlig. Endvidere vedtoges det at udvide Foreningens Rammer saaledes, at Skibe indtil 100 Brutto Tons kan optages. Til næste Mødested valgtes Svendborg.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for Februar Maaned fungerer:

Skibsfører	<i>Caspar B. Hansen,</i>
—	<i>C. G. Clausen,</i>
Skibsbygger	<i>J. Theisen,</i>
Maskinmester	<i>J. V. Gjetting,</i>

Fra Vestindien. Til Ritzaus Bureau skrives fra St. Thomas i Januar:

Det gamle Kulfirma Brøndsted & Co. har nu paa Grund af Konkurrencen med det østasiatiske Kompagnis ny Kulværft set sig nødsaget til at ophøre med at drive Kulforretning her paa Pladsen, og det østasiatiske Kompagni er saaledes nu Indehaver af den eneste Kulforretning paa St. Thomas; dets Værft er imidlertid saa lille, at kun et Skib ad Gangen kan indtage Kul, hvilket til Tider kan volde stor Ulempe.

Det af Brøndsted & Co. tidligere benyttede Kulværft er overtaget af Hamburg—Amerikalinen, hvis Værft ikke var stort nok til at forsyne dets egne Skibe.

Den 1. Februar forlod M. Jensen Kjøbenhavns Navigationsskole, hvortil han har været knyttet som Skolebetjent i over 30 Aar.

Den gamle, brave Skolebetjent og hans dygtige Hustru har i den lange Aarrække udført deres Gerning med en sjælden Trofasthed og Interesse, og blandt den

store Mængde Navigatører, de i Tidens Løb er kommet i Berøring med, har de erhvervet sig mange virkelige Venner.

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

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 46/1906, afsagt d. 1. Februar 1907. Konsul Emil Petersen i Rudkjøbing mod Firmaet Hecksher & Søn som Repræsentant for Dampskibet „Zaandam“.

Det hollandske Dampskib „Zaandam“, der var paa Rejse fra Riga til Ghent med en Ladning Props og Bjælker, grundstødte d. 3. Decbr. 1905 paa Østkysten af Langeland ved Føllesvig i Magleby Sogn. Næste Dags Morgen fik Citanten, Konsul Emil Petersen i Rudkjøbing, Underretning om Strandingen og kørte derefter til Strandingstedet for at tilbyde sin Assistance, idet han ved flere tidligere Løjligheder havde fungeret som Strandingskommissionær uden dog at have Bevilling som saadan. Ved sin Ankomst til Strandingstedet blev Citanten ogsaa af Skibets Fører, Kaptajn Engel, antaget til som Kommissionær at varetage Skibets og Ladningens Interesser og deltog derefter, som det maa antages, i de Forhandlinger, der af Kaptajnen førtes om Bjergningen, og som resulterede i, at denne overdroges Svitzers Bjergningsentreprise. Samme Dags Aften modtog imidlertid Kaptajnen telegrafisk Underretning om, at de Indstævnte, Firmaet Hecksher & Søn, der ogsaa havde sendt en Repræsentant til Strandingstedet, af Skibets Rederi var anmodet om at varetage dets Interesser. Med dette Telegram gjorde Kaptajnen straks Citanten bekendt, og efter de Indstævntes Anbringende, der imidlertid er benægtet af Citanten, blev det i Forbindelse hermed tilkendegivet Citanten, at hans Hverv som Strandingskommissionær var til Ende. Citanten og hans Broder, der var fulgt med som Tolk, forblev ogsaa de følgende Dage uden Indsigelse om Bord i Skibet, medens Bjergningen stod paa, ligesom Citanten maa antages stadig at have fulgt dennes Gang ogsaa om Natten. Den 6. Decbr. kom Skibet flot, og den følgende Dag rejste Citanten til Kjøbenhavn, hvor han var til Stede, da Bjergningsdamperen kom med „Zaandam“, og overværede den første Synsforretning om [Bord i Skibet. Den 8. December tilskrev Kaptajn Engel Citanten et Brev, hvori han, næst at erkende, at han paa Strandingstedet havde antaget Citanten som Kommissionær, udtalte, at Bjergelønnens Garantering og alle videre Sager efter Rederiets Ordre skulde behandles af Firmaet Hecksher & Søn, „saa at De, hvad videre med mit Havari angaar, ikke har mere at gøre“. Citanten rejste derpaa hjem, men da han stadig vil have betragtet sig som Repræsentant for Ladningsejerne og andre Interesserede end Rederiet, tog han sig af den over Bord kastede Dækslast og afholdt forskellige Udgifter til Korrespondance

med Ladningsejere og andre, ligesom han, der ansaa sig for Garant overfor det Offentlige for de i Strandingslov af 10. April 1895 § 19 nævnte Omkostninger, foretog endnu en Rejse til Kjøbenhavn, da der nægtedes ham Oplysninger om, hvorledes det gik med Skibets Reparation og med Ladningens Oplosning og Genindladning.

Citanten ses derefter at have anmodet Amtmanden over Svendborg Amt om at fastsætte Størrelsen af det ham for hans nævnte Virksomhed tilkommende Salær; men efter at Amtmanden havde forelagt Sagen for Justitsministeriet, udtalte dette i en Skrivelse af 30. April f. A., at Spørgsmaalet, ja Citanten ikke havde Bevilling som Strandingskommissionær, hørte under Domstolenes Afgørelse.

Ved Stævning af 9. Juni f. A. har Citanten indbragt Sagen for Sø- og Handelsretten, hvor han har paastaet de Indstævnte Firmaet Hecksher & Søn som Repræsentant for Dampskibet „Zaandam“ tilpligtet at betale i Kommissionssalær 1,237 Kr., nemlig 1 pCt. af de reddede Værdier, der tilsammen andrager 123,700 Kr. samt i Udlæg til Porto, Telegrammer og Provision for Pengeforskud Kr. 206.98, subsidiært et efter Rettens Skøn fastsat Kommissionssalær og samtlige hans Udlæg Kr. 433.50 med Renter samt Sagens Omkostninger.

Det indstævnte Firma, der overfor Citanten har forpligtet sig til at tilsvare ham det Beløb, han for sin Virksomhed maatte have til Gode hos „Zaandam“s Rederi, har gjort gældende, at Citanten d. 4. December om Aftenen, inden han endnu havde haft Lejlighed til at foretage sig noget som Kommissionær, blev afskediget af Kaptajn Engel fra sin Stilling som saadan, og at der derfor kun kan tilkomme ham et ringe Vederlag efter Rettens Skøn, idet Frd. 2. Decbr. 1825, hvorpaa Citanten har støttet sit Krav om Fastsættelse af Kommissionssalær til 1 pCt. af de reddede Værdier, maa være uanvendelig i nærværende Tilfælde, fordi Frd. 28. Decbr. 1836 § 32, der indeholdt Hjemlen for Anvendelsen af Reglerne i Frd. 2. Decbr. 1825 overfor Personer, der uden Bevilling fungerede som Strandingskommissionær, er ophævet ved Strandingslov af 10. April 1895 § 23. De Indstævnte har derhos anført, at der paa den af Citanten fremlagte Regning over afholdte Udgifter er opført en Række „Zaandam“s Rederi uvedkommende Poster, saasom Honorar til Tolken (Citantens Broder) Kr. 118.40, 2 Rejser til Kjøbenhavn Kr. 172.60, Telegrammer, Porto, Provision m. v., saa at de kun kan anerkende 4 Poster til samlet Beløb Kr. 66.75 som rettelig udlagt af Citanten paa Rederiets Vegne. De har derfor paastaet sig frifunden mod at betale de forannævnte Kr. 66.75 samt et Honorar, som de har ment kunde ansættes til 50 Kr., hvorhos de har paastaet sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Efter de foreliggende til Dels modstridende Vidneforklaringer kan Retten ikke anse det for bevist, at Citanten er bleven endelig afskediget fra sit Hverv som Kommissionær tidligere end ved Kaptajn Engels Skrivelse af 8. Decbr. Herefter og idet der maa gives de Indstævnte Medhold i, at Reglerne i Frd. 2. Decbr. 1825 ikke kan komme til Anvendelse ved Fastsættelsen af Citantens Salær, skønnes dette efter de Retten forelagte Oplysninger om Omfanget af hans Virksomhed indtil d. 8. December at burde bestemmes til 300 Kr. Med Hensyn til de af Citanten afholdte Udgifter, som han fordrer godtgjort, findes der foruden de af Indstævnte indrømmede Poster at burde tillægges Citanten Godtgørelse for 1 Rejse til Kjøbenhavn med Kr. 38.80 samt for Benyttelse af Tolk 20 Kr., hvorimod de øvrige af Citanten fordrede Beløb ikke vil kunne tilkendes ham. De Indstævnte vil altsaa være at tilpligte at betale Citanten ialt Kr. 425.55 med Renter som paastaet. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde hævses.

Undervands Klokkesignaler.

Spørgsmaalet om de Omkostninger, der er forbundet med Indførelsen af undervands Signalsystemet*), vil ganske naturligt være Genstand for Redernes udelte Opmærksomhed, skriver „Shipp. Gaz.“, og det vil saaledes være ret almindelig bekendt, at Installeringen af Klokkesignalet om Bord i North-West Fyrskibet ved Mersey Ber kostede ikke mindre end c. 900 £. Ved Bedømmelsen heraf maa det dog vel erindres, at af den nævnte Sum anvendtes de 500 £ paa det for Tiden udlagte Fyrskib, som med Henblik paa eventuelle Havarier blev forsynet med to Klokker, medens Resten medgik til at udruste et Reserve-Fyrskib, som fik indlagt en enkelt Klokke. Bortset fra selve Klokkerne omfatter Udrustningen for et saadant Fyrskibs Vedkommende en Maskine paa 1½ HK., en Beholder til Opsamling af komprimeret Luft, til at holde Klokken i Funktion i de 45 Minuter, der medgaar til at faa Dampen op, samt de nødvendige Rørledninger, Ventilatorer, Davider og Spil etc.

Hvad de Omkostninger angaar, som er forbundet med at forsyne Skibe med Modtagerapparater, da maa man her skelne mellem selve Installationsudgiften og den aarlige Leje af Apparaterne. Installeringen udføres af The Submarine Signal Company uden nogen Aauce, hvilket efter de foreliggende Oplysninger medfører en Udgift pr. Skib af 15 til 50 £ efter Skibets Størrelse.

Sin egentlige Fortjeneste har Selskabet derimod paa den aarlige Lejeafgift, hvis Størrelse afhænger af Skibets Tonnage efter nedenstaaende Skala:

Dampskibe. Brutto Tonnage.	Aarlig Lejeafgift. £
8,000 Tons og derover.....	160
7,500 til 8,000 Tons.....	158
7,000 - 7,500 —	155
6,500 - 7,000 —	148
6,000 - 6,500 —	140
5,500 - 6,000 —	130
5,000 - 5,500 —	118
4,500 - 5,000 —	105
4,000 - 4,500 —	92
3,500 - 4,000 —	77
3,000 - 3,500 —	62
2,500 - 3,000 —	50
2,000 - 2,500 —	40
1,500 - 2,000 —	30
1,000 - 1,500 —	24
750 - 1,000 —	20
500 - 750 —	17
250 - 500 —	16
Under 250 —	15

For Dampere, der udelukkende befordrer Gods, indrømmer Selskabet dog en Rabat af 25 pCt. og for Sejlskibe en Rabat af 40 pCt. Den opstillede Skala gælder saaledes kun for Passagerdampere, hvilken Klasse selvfølgelig ogsaa i første Række vil kunne drage Fordel af Signalsystemet.

Thyborøn Kanal.

En farende Skibsfører, der er nøje kendt med Bejllingsforholdene paa Limfjorden, har paa vor Foranledning meddelt nedenstaaende Oplysninger:

*) Til Sammenligning hermed kan tjene de Oplysninger, der fandtes gengivet her i Bladet for 8. November 1906 angaaende Udrustningen af Fyrskibet ved Gjedser samt de to Gjedser-Warnemünde Færger „Prins Christian“ og „Prinsesse Alexandrine“ med Apparater til undervands Signalering.

I Anledning af at Lemvig Havneudvalg har udsendt Planer og Vejledning til Besejling af Thyborøn Kanal og Farvandet ind til Lemvig, skal jeg tillade mig at anmode „Dansk Søfartstidende“ om Plads til nedenstaaende Bemærkninger om Forholdene ved Thyborøn, da disse er forandret en Del, ved at der i Løbet af det sidste Aar er blevet et nyt Løb.

I en Del Aar har Sydsiden af Thyborøn Kanal været beskyttet af Høfder paa Thyborøn Tange, medens Nordsiden (Aggertange) var ubeskyttet. Følgen blev, at naar det blæste en vestlig eller nordvestlig Storm, og Strømmen satte Syd i langs Kysten, saa drejede en Del af Strømmen ind i Limfjorden og førte en en Del af det Sand med sig, der var bleven opslemmet af Bølgeslaget, imod Nordtangen. Hvem der i de senere Aar har befaret dette Farvand ved, at søndre Løb gaar i sydøstlig Retning fra Havrevlen ind efter Fjorden, medens Farvandet drejer skarpt om SØ-Hjørnet af Svanholm og op langs denne i omtrent NNØ. Retning. Om dette Hjørne opstaar Idvande, hvorved en Del Sand faar Lejlighed til at synke til Bunds og danner en Banke, der i et enkelt Tilfælde i Løbet af et Døgn har forandret Dybden fra 9 à 10 Fod til 4 à 5 Fod. Ophører Stormen nogenlunde pludselig, eller bliver den efterfulgt af østlige Vinde, opstaar en stærk udgaende Strøm med indtil 6 à 7 Knobs Fart, og det opstemmede Vand fra Fjorden fører saa i Røglen Sandet bort igen, men dør Vinden gradvis bort, saa gaar en stor Del af Limfjordens opstemmede Vand ud ved Hals; medens en Del af Sandet bliver liggende og maa fjærnes ved Sandpumper. Denne Sandvandring har efterhaanden bevirket, at den nordre Tange er slidt af og nu ligger en Del inden for Kystlinjen fra den beskyttede søndre Tange, og at Svanholm stadig vokser i sydøstlig Retning, saa den næsten har lukket det smalle Farvand. Følgen er bleven, at Strømmen har skaaret sig et nyt Løb Søndre om Langholm, saa der for Tiden er to afmærkede og farbare Løb fra Fjorden ved Kobberrød til søndre Løb, nemlig det gamle Svanholm Løb og det ny Langholm Løb, som er kortere, gaar betydelig mere ret ind til Fjorden og altsaa har bedre Betingelser for at holde sig aabent. Der har i flere Aar været arbejdet paa Anlæg af Høfder paa Nordtangen, Aggertangen, som naar det bliver fuldført antagelig vil stoppe Sandvandringen fra Nordtangen, saa det ser ud som om Naturen og Mennesker her arbejder Haand i Haand paa at tilvejebringe bedre Forhold. Om det lykkes at skabe en Færdselsvej for Skibe med over en halv Snes Fods Dybgaende er uvist; Bunden, henved tre Favne nede, bestaar nemlig ikke, som de fleste antager, af Sand men af Ler og Klæg, men for mindre Skibe og større Fiskerfartøjer er et Løb med en halv Snes Fod Vand af overordentlig stor Betydning.

I 1903 var der kun to søgaaende Fartøjer, som drev Linefiskeri, nu er der 14, foruden alle de Kuttere, der fisker med Net, og en Del Motorbaade, og Antallet forøges stadig. En stor Hjælp for Fiskeriet har det været, at der paa Sydsiden af Kanalen blev anlagt et Brohoved, hvor Fisken kan losses direkte til Banevogne, saa at Fiskerne straks kan gaa til Søs igen uden at søge anden Havn for at losse; derved indvindes mindst en halv Dag paa hver Tur. I det nordre Løb ved Store Kabe er der Bro og Pæle samt god Ankerplads, sikker mod al Slags Vejr og beskyttet mod Drivis, og til at assistere findes der to kraftige Redningsdampere. Det kan derfor ikke være Tvivl underkastet, at der med Thyborøn Kanal som Udgangspunkt inden længe vil blive et stort og lønnende Havfiskeri paa de mange Banker og Grunden langs med Jyllands Vestkyst, som engelske og tyske Fiskere har udnyttet i mange Aar.

Men en Ting mangler, og det er passende Kort over Fiskegrundene i Lighed med hvad engelske Fiskere har, og hvori Kurserne og Distancerne er sat ud til de forskellige Steder. Det maa nemlig ikke glemmes, at selv om de fleste Fiskere er intelligente Folk, saa er dette dog

ikke ensbetydende med, at de har lært Navigation. Hvad der hele Tiden har holdt Vestkystfiskeriet nede, langt under hvad det burde være, er at Fiskerne var nødt til at bruge for smaa Fartøjer, idet de ikke, som flere Forsøg har vist, kunde faa størreBaade sat ud og ind fra aaben Strand. Dette Savn er nu enkelte Steder afhjulpet ved Læmoler, der giver Landingspladser, hvor Hjælpe-midler kan anbringes selv for større Motorbaade.

J. K. J.

„Hejmdal“ Sagen.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Anledning af Hr. Kapt. Nielsens Indlæg om denne Sag i nærværende Blads Nr. 1, bedes De give mig Plads til nogle Bemærkninger.

Da jeg til Forsvar for Kapt. Jensen kom med nogle faa Bemærkninger, var det ikke min Hensigt at begynde en Diskussion om denne Sag; jeg paapegede kun, hvad jeg mente, der havde størst Betydning. Denne Omstændighed kan ikke berettiggte Kapt. Nielsen til et Angreb paa mig — et Angreb, der heller ikke gør ham nogen Ære. Skulde man udtale sig udtømmende om en saadan Sag, kunde der jo skrives flere Spalter fulde derom, og Resultatet vilde dog blive det samme.

Jeg har heller ikke her til Hensigt at komme nærmere ind paa selve Sagen, men de sidste Linjer i Kapt. Nielsens Artikel giver mig Anledning til at fremkomme med nogle Bemærkninger. Det er hans Hensigt i disse Linjer at give Dampskibsførerne en Reprimande for deres skødesløse Navigering.

Jeg kan saa uendelig godt følge Kaptajn Nielsens Tankegang; thi jeg har selv været Sejlskibsfører i flere Aar, og Sejlskibsførerne ser nu en Gang ikke mildt til Damperne, men det er virkelig ikke altid Damperen, der har Skylden for Kollisionen. Sejlskibene viser undertiden en Skødesløshed, med deres Navigering, der kuu kan skyldes den Omstændighed, at Damperne skal gaa af Vejen for dem. Jeg skal indskrænke mig til at nævne blot et eneste Eksempel: Man ser et Sejlskibs røde Lanterne forude; et Øjeblik efter ses den grønne, saa kommer atter den røde, atter den grønne, o. s. fr. Der eksisterer ikke noget mere irriterende, og hvis blot mange af de Herrer Sejlskibsførere havde Forstaaelsen af, med hvilke Følelser man staar paa en Kommandobro og ser sligt, saa vilde de ogsaa have Forstaaelsen af, at de havde en Forpligtelse til i de vanskelige Tilfælde at vejlede os i Stedet for at vildlede. Blev denne Regel overholdt, da kan jeg forsikre Kapt. Nielsen, at Faren for Kollisioner vilde indskrænkes betydeligt.

Kapt. Nielsens Syn paa „Hejmdal“ Sagen kan med faa Ord omskrives saaledes: „Endelig har vi da faaet fældet en ordentlig Dom over en af disse Herrer Dampskibsførere, hvilken forhaabentlig vil bidrage til lidt mere Betryggelse for Sejlskibene, samt aabne Øjnene paa de Herrer, der ved enhver Lejlighed viser Foragt for Loven, for, at vi da har en Sølov, der er lidt mere værd end det Papir, den er trykt paa.“

Hermed ender denne Diskussion fra min Side.

Carloforta, d. 26. Januar 1907.

H. Nielsen,
S/S. „Frisia“.

Løjbom til Forsejl.

Det vil være usødvendigt her at paavise, hvilke Fordele et mindre Sejlskib opnaar ved Anvendelse af Løjbom til Stagfokken, thi disse er saa iøjnefaldende, at selv den Dreng, der lige er kommet til Søs næppe vil kunne undgaa at lægge Mærke dertil. Lige saa afgjort anerkendende som Søfolk uden Undtagelse vil stille sig overfor Spørgsmaalet om Stagfok-Løjbommens Hensigtsmæssighed, lige saa afgjort skeptisk vil man sikkert paa Forhaand stille sig til Anvendeligheden af Løjbom til noget af de øvrige Forsejl.

Vi havde imidlertid fornylig Lejlighed til om Bord i Skonnert „Ingeborg“, Skibsfører Carl Andersen, Nykjøbing F., at se en Løjbom til en Klyver, der som det synes opfylder enhver rimelig Fordring, som kan stilles til en saadan.

„Ingeborg“, der er fore-and-aft rigget, maaler c. 40 Tons Netto, fører en Besætning af kun to Mand foruden Føreren og frembyder saaledes de samme Forhold som saa mange andre af vore mindre Sejlskibe.

Løjbommen, der bestaar af en bøjet Jærnstang, staar fast i Lønningen paa hver Side omtrent ud for Ankerpillet med et smedet Øje, som kan dreje sig i en solid Øjebolt. Jærnstangen maa naturligvis gaa i en Bue foran om Fokkestaget, men maa endvidere, for at Klyverskødet skal kunne staa ordentligt, være bøjet saaledes, at den er betydeligt højere ude i Borde end inde midtskibs, hvad der er opnaaet ved at Jærnstangen fra Lønningen først gaar et Stykke opefter og derpaa bøjer for- efter i omtrent en ret Vinkel. Paa Løjbommen vandrer en Kovs, og mellem denne og Skødkovsen i Klyveren er skaarret et Sytov, der fungerer som Skøde. Sytovet kan blive staaende paa Løjbommen, ogsaa naar Sejlet er fast.

Under Krydsning passer Sejlet fuldstændig sig selv. Saa længe Skibet ligger roligt paa f. Eks. Styrbords Bov, staar Skødet omtrent ved det højeste Punkt af Løjbommen om Styrbord, men saa snart Skibet under Vendingen er kommet gennem Vinden, løfter Klyveren Løjbommen op, medens Skødet rovser over om Bagbord. Med meget flov Luft kan Klyveren undertiden ikke løfte Løjbommen op, og det kan da blive nødvendigt at hjælpe lidt paa det ved Hjælp af en Ende, der staar fast med den ene Tamp paa det højeste Punkt af Løjbommen om Styrbord eller Bagbord og med den anden Tamp i Vantet; men dette kommer dog ikke til at spille nogen synderlig Rolle, thi med frisk Luft eller Kuling passer det hele sig selv, og det er selvfølgelig kun under disse Forhold, at det volder Vanakeligheder at faa Forsejlene over med det ringe Mandskab, der er til Raadighed.

Kapt. Andersen, der har konstrueret Løjbommen efter flere Forsøg, har selv anvendt den gennem længere Tid og stedse med godt Resultat, hvad der har foranlediget ham til at udtage Patent paa den tilsyneladende ubetydelige, men vistnok i Virkeligheden ret værdifulde Opfindelse, som netop ved sin utrolige Simplicitet har al mulig Udsigt til at slaa igennem.

Med fuldstændig Sikkerhed kan naturligvis kun den udtale sig om Sagen, som har anvendt Løjbommen i Praksis, men vi tror dog at turde sige, at der i hvert Fald er god Grund for Førerne af vore Smaaskibe til at gøre sig bekendt med Kaptajn Andersens lille Opfindelse. Den der sejler med 2 à 3 Mands Besætning vil vel vide, hvor stor en Fordel det er at kunne sikaane sit Mandskab saa meget som muligt og da navnlig at kunne undlade at purre den Mand ud, som har Frivagt, blot for at gaa over Stag.

Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af Fragterne fra La Plata for prompt Lastning, som atter er højere, er der siden vore forrige Meddelelser ellers ikke indtraadt nogen Forandring af nævneværdig Betydning noget Steds. Pr. primo Februar betales indtil 20/ O. C. fra Colastine, 19/6 fra San Lorenzo, 18/ fra Buenos Aires, og disse Rater viser en Stigning af 2/ à 3/ pr. Ton. For senere Terminer er Begæret imidlertid ikke særlig livligt, men Markedstonen er fast, og efter at der pr. Marts/April sidst er betalt 15/6 fra San Lorenzo, holder Roderne nu igen for endnu mere, endskønt Udsigterne for Mujshøsten lyder ugunstige. Heldigvis er Arbejdsstrejken i Buenos Aires og Rosario nu forbi. Kulfragterne fra Cardiff til La Plata er uforandret paa Basis af 11/7½ à 11/9, men i andre Retninger har der saa at sige ingen Forandringer fundet Sted, og hvad Lastetørn angaar, da er den lige saa vanskelig at arrangere som nogensinde, saa vel paa Østkysten som paa Vestkysten. Foruden lange Ophold ved Land har Damperne i den sidste Tid ogsaa ofte haft besværlige og lange Rejser til Kulpladserne, og naar man endvidere tager de dyre Bunkerkul i Betragtning, er de nuværende Kulfragter gennemgaaende alt for lave, særlig til Østersøpladserne, hvortil der i de fleste Tilfælde kun kan blive Underskud paa Rejsen. Returfragterne fra Østersøen kan ikke hjælpe paa Resultatet, da de i de fleste Tilfælde ogsaa kun giver Tab. Vi nævnte lige Bunkerkul, denne for Damperne saa vigtige Faktor, og naar vi siger, at Prisen herfor nu er omkring 20 pCt. højere, end den var for et Aarstid siden, vil enhver kunne forstaa hvilken Rolle en saadan Prisstigning spiller. Priserne var allerede i Slutningen af forrige Aar ualmindelig høje, men siden da er de dog vedbleven at stige og er endnu i dette Øjeblik meget faste, ja visse Mærker kan til Tider slet ikke opdrives.

Det østlige Marked er til Dels lidt lavere grundet paa rigeligere Tilbud af Tonnage. Bombay har sidst betalt 14/6 til udsøgt Havn pr. Februar/Marts (indtil 16/3 blev betalt i Januar), medens der for Erts sluttedes til 19/6 Baltimore eller Filadelfia, Kurrachee betalte 16/3 pr. Februar/Marts til to Havne U. K. eller Kontinentet. Rispladserne har igen taget en Del Baade til 23/ Holland, 23/6 O. C.

Sortehavet har vist lidt mere Liv, men Befragtnin- gernes Antal er dog ikke stort. I Odessa er Tørnen i Aftagende, da der fragtes saa lidt. Der er herfra sidst betalt 8/9 N. C. prompt, medens Nikolajeff betalte 9/ Hamburg. Fra Novorossisk sluttedes en halv Snes Baade til 7/6 Rotterdam, 7/9 à 8/ „any“, 8/ à 8/3 Weseren, 8/6 Hamburg, og fra Sulina sluttedes der lidt til 8/ à 8/3 L. H. A. R., 8/9 N. C. For Erts betales 11/Poti/ Rotterdam.

Middelhavet er paa det nærmeste uforandret. For Erts betales bl. a. 8/6 Huelva/Rotterdam, 6/4½ Aguilas/ West Hartlepool, 6/3 Almeria/Middlesbro, „free despatch“, medens der med „full terms“ betales 15 Fros. Carlo- forte/Bordeaux. Fra Salonica betales £ 1,100 for en 2.800 Tons Baad til Antwerpen, og for samme Størrelse £ 1,200 Smyrna/London. For Fosfat fra Sfax til Stettin (Glienen og Grabow) betales 8/6 pr. Februar, 500 Lastning, 300 Losning. Ertsraterne fra Bilbao er sva- gere, og der sluttedes sidst til 4/1½ Cardiff, 4/9 à 4/10½ Middlesbro, 5/6 Maryport.

Nordamerika er meget stille, men Raterne er nær- mest uforandret. Baltimore tog et Par enkelte Baade til 2/6 Cork f. O., 1/11¼ à 2/1¼ direkte Havn U. K. For Bomuld fra Wilmington akcepterede en prompt Baad 25/ til Liverpool eller Bremen. For Tømmer fra Sapelo betales 77/6 Kontinentet eller U. K. én Havn, 80/ to Havne, og fra Port Arthur 82/6 til Antwerpen eller Rotterdam. Paa Netto Charter fra Golfen betales 10/9

til U. K. eller Kontinentet, hvilket er lidt højere end for en Uge siden. Nogle store Dampere sluttedes med Kul fra Norfolk til Manila til 4,50 Dollars. For Dampere i Maanedsfragt er Tonen fast, og 4/4 4/6 Dødvægt kan faas for Levering i U. S. Havn, Tilbagelevering i god evropæisk Havn.

Østersømarkedet ligger overordentlig flovt. Kornlaster er der næsten ingen af, kun findes lidt Hør fra Windau, hvorfra der betales Frs. 17 til Dunkerque eller Ghent, samt nogle Trælaster, for hvilke Fragterne er meget usle. Ved Reval og Riga er der Megegen Is, og Eksporten kan betragtes som indstillet. Libau noterer for Træ bl. a. Frs. 26, 27 D/B. til Antwerpen, Frs. 25 pr. Favn Pulpwood til Velzen eller Rotterdam, 33/ pr. Favn Props (343 Kbf.) til Østkyst Kulhavn, 20/ å 21/ D/B. Königsberg noterer 1/ å 1 1/2 Hvedebasis til London eller Rotterdam og Neufahrwasser 5/ pr. Ton Sukker til London. For Sæsonen 1907 begynder der at komme flere Laster frem, men Raterne frister gennemgaaende ikke til at slutte forud til.

Kulfragterne er ikke undergaaet Forandringer af nogen Betydning i Ugens Løb, men Vanskeligheden ved at arrangere Lastetørn er derimod bleven større. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten nævner vi 3/7 1/2 å 3/9 Kjøbenhavn eller Aarhus (c. 2,000 Tons), 4/3 Fredericia (1,000 Tons), 4/3 å 4/6 Kiel (15/1,600 Tons), 4/9 Sønderborg (1,050 Tons), 4/ Hamburg (1,650 Tons), 3/4 1/2 (2,900 Tons), 4/6 Libau, 6/6 å 6/7 1/2 Genua, 5/10 1/2 Port Said. Fra Cardiff sluttedes der til 4/9 Lissabon, 6/10 1/2 å 7/ Barcelona, 6/9 å 7/ Genua eller Savona, Frs. 6 7/8 Marseille, 5/3 Malta, 6/ Konstantinopel, 5/9 Port Said, 6/9 Madeira, 11/6 å 11/9 La Plata, 13/ Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere har ikke forandret sig i nogen væsentlig Grad; som tidligere bemærket vil der fra flere af de tyske Østersøhavne blive Anvendelse for en Del Tonnage pr. Marts, og ikke alene fra Stralsund og Greifswald, men nu ogsaa fra Rostock er der sluttet pr. f. o. w. 4 Mark for svært Korn. Kolberg, Stolpmünde noterer Havre til 5 Mark, ligeledes pr. Marts, derimod synes Königsberg og Danzig endnu noget tilbageholdende. Med Hensyn til Trælastmarkedet da noteres en Del Ladninger til engelske og franske Havne, saaledes Råfsø/Grangemouth Dock D/B. 26/, Søderhamn/Morlaix Bds. 40 å 42 Frs.; Gefle/Quimper D/B. B. 50 å 52 Frs., endvidere Narva/Rotterdam 17 1/2 å 18 Hfl., Sundsvald/Oporto D/B. B. 42 Frs. Ogsaa fra Hvidehavet udbydes flere Trælaster, saaledes ab Archangel/Perth D/B. 38/, Calais, Boards 48 Frs.

Generalforsamlinger.

Dansk-russisk Dampkøbselskab

afholdt den 1. Februar ekstraordinær Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer A. Boas, fremlagde til endelig Vedtagelse de tidligere behandlede Forslag, deriblandt først Forslaget om Aktiekapitalens Udvidelse fra 5 til 10 Mill. Kr.

Forslaget vedtoges enstemmigt, og det meddeltes, at Handelsbanken har overtaget de ny Aktier med Forpligtelse til at overlade dem til de ældre Aktionærer.

Derefter vedtoges ligeledes enstemmigt nogle Vedtægtsændringer vedrørende Bestyrelse og Direktion, der bl. a. gaar ud paa, at Bestyrelsen kommer til at bestaa af 6 Medlemmer, Direktionen af en administrerende Direktør og to Meddirektører.

Derefter foretoges Bestyrelsesvalg. Den gamle Bestyrelse nedlagde in pleno sine Mandater.

Genvalgte blev Grosserer A. Boas og Løge S. Kopp, nyvalgte blev Geheimeetatsraad Braamsen, Grosserer C. C. Clausen, Jærnbankommitteret Ernst og Fabrikant Johan Guildal.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os den 4. Februar:

Fanø Skibsrederforening

afholdt den 26de f. M. sin aarlige Generalforsamling i Foreningens Lokale.

Det for Aaret 1906 aflagte Regnskab fremlagdes i revideret Stand og godkendtes. — De vigtigste Indtægtsposter var følgende:

Beholdning fra forrige Aar Kr. 2709,36, Gaver og Kontingent Kr. 510,00, indvundne Renter Kr. 110,00, andre Indtægter Kr. 34,16. Ialt Indtægt Kr. 3363,51.

Som Udgiftsposter var opført:

Bygningens Vedligeholdelse, Brændsel m. m. Kr. 284,15, Bladhold Kr. 165,00, Skatter m. m. Kr. 35,00, forskellige Lønninger Kr. 157,00, andre Udgifter Kr. 164,04, Beholdning til næste Aar Kr. 2558,32. Ialt Udgift Kr. 3363,51.

Af Styrelsen atgik efter Tur Skibsreder P. N. Winther, som i Følge Lovene ikke kunde genvælges. I hans Sted valgtes Skibsreder J. Hansen. Sekretæren, Skibsfører J. H. Svarrer, genvalgtes, ligeledes Revisorerne.

Paa Generalforsamlingen fremlagdes en Forespørgsel fra Skibsfører P. H. Clausen om Tilladelse til at indrette og drive en Kogeskole i Foreningens Bygning. — Generalforsamlingen stillede sig velvillig overfor Sagen og overdrog til Styrelsen at ordne det fornødne til Planens Realisation. Derefter sluttedes Generalforsamlingen.

Thurs Sygeassurance for Søfolk

afholdt d. 25. Jan., i Følge „Svendb. Amtst.“, sin aarlige ordinære Generalforsamling.

Regnskabsføreren oplæste det reviderede Regnskab, og det fremgik heraf, at der i Foreningen er indmeldt 144 Skibe med en Besætning af 846 Mand. Erstatninger udbetalt for Sygdom paa 48 Skibe Kr. 2.148 Kr., Aarspræmie samt Indtægning af 21 Skibe, Kr. 2.569,75. Kassens Fond er Kr. 4.422,31. Fremgang i 1906 Kr. 498,82.

Regnskabet godkendtes.

Ved Generalforsamlingen i Januar 1906 vedtoges en Sammenslutning med Svendborg og Troense. Et Udvalg havde udarbejdet forskellige Ændringer til Lovene.

Skibsfører R. Nielsen valgtes til Dirigent. Paa Dagsordenen stod: Lovforandring, Valg af Bestyrelsesmedlemmer og Stemmeret. Dirigenten oplæste hele Lovforslaget, hvorpaa hver enkelt Paragraf blev behandlet og derefter vedtaget.

Foreningens Navn er forandret til Svendborg Toldsteds Sygeassurance med Hjemsted paa Thurs.

Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes for Svendborg Gæstgiver Chr. Larsen og Skibsfører Julius Larsen, for Troense Bygmester Jacobsen, for Thurs Sognefoged Clemmensen, Bygmester N. P. Petersen, Bygmester J. Ph. Jørgensen samt Skibsreder Chr. Andersen.

Fra Sø og Land.

Til Hjælp til Fripladser i Skoleskibet „Viking“ har Foreningen til Fremme af danske Sømands Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsskibe modtaget følgende Gaver: af Rederforeningen Tilsagn om et Tilskud af 2000 Kr. aarlig og af Frihavnsdirektør Thielsen 200 Kr., Kaptajn P. Hedegaard, Dampskibet „Lilian Drost“, 200 Kr., Direktør K. G. Meldahl 100 Kr.

Endvidere er fra forskellige modtaget Instrumenter og andet til Skibets Udstyrelse.

I Sværrig er der fremkommet Forslag om, at Staten skal tilvejebringe Skoleskibe til Uddannelse af Befalingsmænd til Handelsmarinen.

Forslaget omfatter Bygningen af to Skibe, der skal anvendes i almindelig Fragtfart og indrettes til at kunne medføre 60 Elever hver.

Efter Ønske af det meteorologiske Institut i England vil den engelske Marine stille sine Apparater for traadløs Telegraf til Vejrtjenestens Brug, og Admiralitetet har i saa Henseende udstedt de nødvendige Instruktioner. De engelske Krigsskibe, der har Apparater til traadløs Telegrafering, vil

sende Marconi Stationen paa Scilly og ved Roche-Point Vejriagttagelser flere Gange i Døgnet, naar de befinder sig indenfor den Zone, hvor traadløs Telegrafering er mulig.

Ugens Havarier.

Svanholm. Dpsk. af Kjøbenhavn, har været i Kollision og faaet en Del Skade paa Styrbords Bov. Skibet er indkommet til Penarth Dok for at reparere.

Væring. Dpsk. af Helsingør, har paa Rejsen fra Rotterdam til Hamburg været i Kollision i Nordsøen med en Lods-konnert, som fik en saa betydelig Skade, at „Væring“ maatte tage den paa Slæb ind til Cuxhaven. „Væring“ fik ingen Skade.

Laila, Dpsk. af Granton, kom, paa Rejsen fra England til Thisted med en Ladning Kul, paa Grund i Limfjorden ved Saun. Skibet kom ved Assistance fra Aalborg flot og blev bugseret til Aalborg.

Rusland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Masnedsund været i Kollision med Jærnbanebroen og tilføjet denne betydelig Skade. Kollisionen skyldes Strømsætning og Ispresning i Havnen.

St. Knud, Dpsk. af Rudkjøbing, indkom til Rudkjøbing med Tab af tre Skrueblade. Skibet er senere bugseret til Kjøbenhavn for Reparation.

Danmark, Brigantine af Faaborg, har været paa Grund paa Barren ved Dunkerque og er i læk Tilstand ankommet i Dunkerque Havn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Nordisk Skibssalg Bureau ved Claus Christensen er følgende Skibe bleven solgt:

Galease „Venus“ af Drager, 36 Reg.-Tons, til Kaptajn N. Hoy af Ekensund for en Købesum af 9,000 Kr.

Skonnert „Christine“ af Gaabense, 37 Reg.-Tons, til Kaptajn P. Hansen af Strynø for en Købesum af 8,600 Kr.

Skonnert „Mary“ af Strøby, 40 Reg.-Tons, til Kaptajn Chr. Christensen af Vejle for en Købesum af 13,000 Kr.

Skibsfører Chr. Andersen, som i flere Aar har ført Skonnert „Senator“, har, i Følge „Svendb. Amtst.“, af Skibsfører E. Nielsen købt $\frac{1}{4}$ Part i Skonnerten „Marie“ af Svendborg for en Betaling af 2,750 Kr. inkl. Assuranceindskuddet i Svendborg Søassurance, hvor Skibet var forsikret. Kaptajn Andersen overtager samtidig Førerpladsen. Mægler H. A. Hansen er bestyrende Reder. Skibet maaler c. 141 Netto Reg.-Tons.

Den 30. Januar blev en Fragtdamper, bygget for Regning Nordd. Lloyd i Bremen, sat i Vandet fra Flensborg ny Skibsværft.

Skibet, der fik Navnet „Schlesien“, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 438' 0", største Bredde 55' 22", Dybde (moulded) 31' 3", Lasteevne c. 8,650 Tons.

Skonnert „Lucinde“, tilhørende Skibsfører A. Christensen m. fl. i Marstal, er solgt til Styrmand Dam. Strynø, for 8,750 Kr. („Ærø Avis“).

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det danske Dampskibsselskab. (Sluttet 5. Februar.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 22. Jan.

fra Riga. — Alexandra, Rabe, ank. til Boston 31. Jan. fra Kristiania. — Algarve, Borries, ank. til Dunkerque 4. Febr. herfra. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 4. Febr. fra Alger. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Methil 2. Febr. fra Rouen. — Arkansas, Petersen, afgik fra Philadelphia 22. Jan. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 26. Jan. fra Antwerpen. — Arno, Strubberg, ank. til Palermo 3. Februar fra Messina. — Axelhus, Sørensen, afgik fra Arendal 4. Februar Nord paa. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. til London 4. Februar herfra. — Beira, Lunge, afg. fra Marseille 4. Febr. til Tarragona. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Messina 3. Februar fra Naples. — Christian IX, Holm, ank. til Newcastle 2. Februar fra London. — C. F. Fietgen, Thomsen, afgik fra New York 31. Januar til Kristiansand. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ank. hertil 22. Jan. fra Lissabon. — Douro, Mortensen, ank. til Dunkerque 1. Febr. herfra. — Florida, Ørum, ank. hertil 20. Januar fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 3. Febr. fra Alloa. — Garonne, Kromann, afg. fra La Rochelle 4. Februar til Havre. — Georgios I, Bjørn Sørensen, ank. til Helsingør 28. Jan. (Dok). — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 1. Januar fra Kristiania. — Hjelm, Sørensen, ank. til Stettin 4. Febr. herfra. — Hengest, Harder, ank. til Hull 26. Januar fra Libau. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Burntisland. 29. Januar til Savona. — Jolant ha, Simonsen, ank. til Pillau 31. Jan. Fredericia. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 4. Februar for Windau. — Kentucky, Staal, afgik herfra 18. Januar til New York. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 4. Februar for Hull. — Kursk, Gommessen, pass. Holtenau 4. Febr. for Antwerpen. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afgik fra Havre 31. Jan. til Tunis. — Loire, Craignou, ank. hertil 2. Februar fra Dunkerque. — Louise, Kruse, ank. til Pillau 4. Febr. herfra. — Louisiana, Andresen, ank. til New York 24. Januar fra Kristiania. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afg. fra Kristiania 1. Februar til Boston. — Maja, Iversen, ank. hertil 4. Februar fra Hamburg. — Moskov, Meldahl, ank. hertil 27. Jan. fra Fredericia. — Morsø, Jacobsen, ank. til Hamburg 5. Febr. herfra. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 31. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ank. til Antwerpen 3. Febr. fra Pillau. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 4. Februar fra Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 4. Februar fra Reval. — Omsk, Jensen, ank. til Hull 1. Febr. fra Libau. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristiansand 26. Januar til New York. — Perm, Christensen, ank. til Dunkerque 1. Februar fra Libau. — Pregel, Olsen, ank. til Antwerpen 27. Januar herfra. — Rita, Schibbye, ank. til Helsingør (Dok) 22. Januar herfra. — Riberhus, Bønnelykke, ank. til Stettin 5. Februar herfra. — Seine, Dampt, afg. herfra 4. Februar til Dunkerque. — Texas, Andersen, afg. herfra 20. Januar til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 3. Februar herfra. — Tiber, Behr, ank. til Pillau 1. Februar herfra. — United States, Wulff, ank. hertil 16. Januar fra Kristiania. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Trondhjem 4. Febr. Syd fra. — Viking, Meyer, ank. til Antwerpen 3. Februar fra Libau. — Esbjerg, Søeberg, ank. til Stockholm 4. Febr. herfra. — Vadse, Poulsen, ank. til Manchester 4. Februar fra Stettin. — Rogaland, Wiese, ank. til Stettin 5. Februar herfra. — Bodil, Larsen, ank. til Rouen 1. Februar fra Riga. — Peruvia, Dresse, afgik fra New Orleans 18. Januar hertil. — Tjaldur, Rothe, afgik herfra 1. Februar til Færøerne. — Ceres, Gad, afgik herfra 2. Februar til Leith. — Laura, Aasberg, afgik fra Reykjavik 1. Februar hertil. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Reykjavik 4. Februar hertil.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ank. til Homs 1. Febr. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Stockholm 5. Februar. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Aleksandria 19. Januar, bestemt til Bristol. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. til Sfax 5. Februar. — Volmer, J. Petersen, afgik fra Lübeck 4. Februar, bestemt til Blyth. — Dan, Th. H. Petersen, ank. til Huelva 4. Februar. — Uffe, Juul Larsen, afg. fra Huelva 28. Januar, bestemt til Savannah. — Knud II, Meyer, afgik fra Homs 3. Februar, bestemt til London. — Danmark, Kraemer, ank. til Neapel 24. Jan. — Ragner, Holst, afgik fra Sunderland 24. Januar, best. til Marseille. — Skjold, Rise, ank. til Sunderland 1. Februar. — Halfdan, Hansen, ank. til Toulon 29. Januar. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til Savona 3. Febr. — Svend II, C. W. Jensen, afg. fra Huelva 18. Januar, bestemt til Jacksonville. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Huelva 16. Januar, bestemt til Charleston. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Skira 1. Februar.

Viking, Bjørn, Danholt, ank. til Methil 5. Februar. — Vagn, B. Mahncke, afg. fra Tunis 5. Febr., best. til Danzig. — Ulf, C. Huus, afgik fra Bona 4. Februar, bestemt til Boness.

Det danske-russiske Dampskibsselskab, Russ, Rasmussen, ank. til Kbhvn. 2. Februar. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Baltimore 24. Januar, best. til Windau. —

Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Baltimore. 31. Jan. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. om til Odessa 25. Jan. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. om til Barry Dock 4. Februar. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Newport 4. Febr., bestemt til Genua. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. til Libau 14. Novbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Vincent 4. Febr., bestemt til River Plate. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. om til Newport 27. Januar. — Johan Siem. Petersen, ank. om til Pillau 5. Februar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. om til Santander 1. Februar.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. om til Korsør 4. Febr. — I. N. Madvig, Schjødt, afgik fra Windau 2. Febr., best. til Gand. — Hamlet, Lau, ank. om til Aarhus 4. Februar. — Helge, Paulsen, ank. om til Windau 24. Januar. — Rolf, Olsen, afgik fra Sunderland 23. Jan. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ank. til Aleksandria 2. Februar.

Heimdal. Kamma, Vaaben-Hansen, ank. til Huelva 30. Jan. — Helga, Olsen, ank. om til Middlesbro 4. Februar. — Martha, Christensen, afg. fra Sunderland 2. Febr. — Elna, Rathje, afgik fra Tyne Dock 30. Januar. — Therese, Pedersen, afgik fra West Hartlepool 26. Januar. — Simone, Møller, afgik fra Seaham 27. Januar. — Jeanne, Løffler, ank. om til Tynen 4. Febr. — Vera, Rise, afgik fra Sunderland 1. Februar.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ank. om til Ghent 1. Febr. — Nancy, Jessen, ank. om til London 30. Jan. — Nautik, Nielsen, afgik fra Alfoa 1. Februar, bestemt til Kongsberg. — Nordsean, Gram, ank. om til Neufahrwasser 2. Februar. — Nexos, Basse, afgik fra Bremerhaven 1. Febr. — Nora, Pedersen, ank. om til Garston 4. Febr. — Cito, Uldall, ank. til Leith 3. Febr. — Ellen, Gregersen, afg. fra Portsmouth 4. Februar, bestemt til Port Talbot. — Fylla, Christensen, ank. om til Hartlepool 4. Febr. — Gerda, Iversen, ank. om til Fredericia 3. Februar. — Napoli, Brinch, ank. om til Methil 2. Februar. — Bodil, Larsen, ank. til Rouen 2. Februar. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Newcastle 1. Febr. — Nerma, Lauritzen, ank. til Blyth 2. Februar.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. om til Odense 5. Februar. — Alexy, Lorentzen, ank. om til Boness 1. Februar. — Dagny, Fischer, pass. Hirtshals 5. Febr., best. til Neustadt. — Mary, Clausen, ank. til Esbjerg 2. Februar.

Nordsean. Nordland, Møller, ank. til Kbhvn. 15. Jan. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til St. Louis 4. Februar. — England, Andersen, ank. til Esbjerg 5. Febr. — Holland, Poulsen, afg. fra Burntisland 5. Februar, best. til Middelfart. — Rusland, Madsen, ank. om til Masnedund 29. Januar.

Urania. Polarstjernen, Christensen, ank. til Kbhvn. 26. Jan. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. om til Genua 27. Januar. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. om til Leghorn 2. Februar. — Urania, Clausen, afg. fra Frederikshald 5. Februar, bestemt til Cardiff.

Kjøbenhavn. Russia, Paulsen, ank. om til Cardiff 4. Febr. Carl Heckscher, Starck, ank. om til West Hartlepool 5. Februar.

Unlon. Gallia, Nielsen, ank. til Dunkerque 30. Januar. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. om til Antwerpen 30. Jan.

Inga. Flandria, Poulsen, ank. om til Stettin 5. Februar. — Carbonia, Winckler, afgik fra Königsberg 26. Januar, best. til Rotterdam. — Estonia, Larsen, ank. til Methil 3. Februar.

Dan. Fionia, Hansen, afg. fra Königsberg 26. Januar, best. til London. — Selandia, Troensegaard, ank. til Faaborg 4. Februar.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. om til Kbhvn. 3. Februar. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Odessa 18. Januar. — Flynderborg, Larsen, ank. om til Windau 3. Febr. — Fredensborg, Winther, ank. om til Methil 2. Febr. — Frederiksborg, Hansen, ank. om til Benisaff 30. Januar. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Middlesbro 23. Januar. — Kronborg, Hveissel, ank. om til Rotterdam 23. Januar. — Rosenborg, Hansen, ank. om til Bilbao 1. Febr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Genua 1. Februar. — Søborg, Fischer, ank. om til Livorno 31. Januar. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 4. Februar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Windau 28. Jan. — Klampenborg, Palm, ank. om til Philipville 31. Januar. — Marselisborg, Andersen, ank. om til Hamburg 23. Januar. — Silkeborg, Pedersen, ank. om til Sunderland 5. Februar. — Skodsborg, Schultz, ank. om til Burntisland 4. Febr. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Windau 1. Febr. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Huelva 1. Februar. — Vordingborg, Nielsen, ank. til Burntisland 28. Januar.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. om til Bilbao 2. Februar. — Dansborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 2.

— Jægersborg, Larsen, ank. om til Newcastle 1. Febr. — Kallundborg, Nielsen, afg. fra Methil 26. Jan. — Stegelborg, Lund, ank. om til Genua 1. Februar. — Taarnborg, Matzen, ank. om til Methil 4. Februar.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. om til Helsingør 2. Febr. — Peter Mærsk, Grove, ank. til Stettin 2. Februar.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Libau 1. Febr.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ank. om til Sunderland 2. Februar.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afgik fra Stettin 3. Februar.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Aarhus 30. Januar. — Sjælland, Sonnichsen, ank. om til Kbhvn. 3. Februar. — Agnete, Petersen, afgik fra Methil 5. Februar, bestemt til Aalborg. — Hermia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 5. Februar, bestemt til Boness. — Alice, Schultz, ank. om til Korsør 28. Januar. — Bornholm, Abrahamsen, ank. om til Korsør 3. Februar. — Nauta, Madsen, ank. om til Newcastle 2. Februar.

Det østasiatiske Kompagni. Birma, C. Jensen, afgik fra Penang 2. Februar, best. til Colombo. — Nikobar, Rambusch, ank. til Aden 13. Decbr. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Suez 13. Januar, bestemt til Hongkong. — Kina, H. P. Berg, ank. om til Yokohama 4. Februar. — Indien, Ingemann, afgik fra Moji 4. Februar, best. til Shanghai. — Siam, Cortsen, afgik fra Port Said 30. Januar, best. til Marseille. — St. Domingo, F. Gabe, afgik fra Port Said 31. Januar, best. til Marseille. — Siberien, Madsen, ank. om til Port Said 4. Februar. — Cambodia, Dahlenborg, afgik fra Moji 28. Jan., best. til Rangoon. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Pankalan Beraudan 1. Febr., bestemt til Bangkok.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, van Deurs, afgik fra Antwerpen 3. Februar, best. til Hamburg. — St. Jan, Christensen, afgik fra Cadix 1. Februar, best. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afgik fra Vera Cruz 3. Febr., bestemt til Habana.

Ærs. Energi, Nielsen, ank. om til Kolding 29. Januar. — Enighedens, Svane, ank. om til Svendborg 29. Januar. — Kejserinde Dagmar, Carlsen, afgik fra Kbhvn. 28. Jan. — Skjoldnæs, Hansen, afgik fra Marstal 4. Februar.

Svensen & Christensen. Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra West Hartlepool 2. Februar. — H. C. Andersen, Rasmussen, afgik fra Vejle 6. Febr. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Vejle 3. Febr. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. om til Helsingør 5. Februar. — Ajax, Brorsen, ank. til Tuborg 4. Februar. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Aarhus 5. Februar. — Chr. Christensen, Rasmussen, afgik fra Geteborg 5. Februar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra West Hartlepool 2. Februar, best. til Kbhvn. — London, Bom, ank. til Kbhvn. 3. Februar. — Paris, Tholander, afgik fra Aarhus 4. Febr., best. til Burntisland. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. om til Liverpool 20. Januar.

Mercur. Berlin, Krogh, afgik fra Newport 22. Januar, best. til Genua. — Wien, Brink, afg. fra San Pedro 20. Jan., bestemt til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afgik fra Spezia 2. Februar, bestemt til Sfax.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afgik fra Grimsby 5. Februar, bestemt til Korsør. — Clara, Magleby, ank. om til Methil 5. Februar. — Axel, Christensen, ank. om til Helsingborg 4. Februar. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Kbhvn. 6. Februar. — Jørgen Jensen, Grau, afgik fra Blyth 5. Februar, best. til Nyborg. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. til Korsør 3. Februar. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Novorossisk 31. Januar. — Angantyr, Holm, afgik fra Windau 5. Jan., bestemt til Ghent. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, afgik fra Blyth 5. Februar, best. til Kiel. — Farmatyr, Nielsen, afgik fra Sfax 29. Januar, best. til Brest. — Veratyr, Villadsen, ank. til Rufisque 5. Februar.

Frem. Austa, Bagger, ank. om til Sunderland 4. Febr. — Freja, Henningsen, ank. om til Wilhelmshaven 1. Febr. — Tor, Frijs, ank. om til Rügenwalde 3. Februar. — Hertha, Rasmussen, afgik fra Geteborg 4. Febr., bestemt til Kbhvn.

H. Kirchner. Edison, Sørensen, afgik fra Fredericia 4. Februar, best. til Burntisland. — Stanton, Jørgensen, ligger i Blyth.

Internationalt Dampskibe og Bjærgnings Co. Lady Furness, Larsen, afg. fra Boness 3. Februar, best. til Aarhus.

Europa. Europa, Hansen, ank. om til Genua 27. Januar. — Tyskland, Danstrup, ank. til Cardiff 23. Januar.

Sejlskibe.

Esbjerg. Emilia, Nielsen, afgik fra Bahia Blanca 1. Februar, bestemt til Rio Janeiro.

Fans. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ankom til Maracaibo 15. Januar fra Hamburg. — Sørine, Andersen, afgik fra Port Natal 23. Januar til Parapat. — Prinsesse Marie, Pedersen, afg. fra Newcastle N. S. W. 2. Februar til Taltal. — Wilhelmine, Lauridsen, afgik fra Newcastle N. S. W. 31. Januar til Los Velos (Chili).

Ærs. Haabet, Albertsen, ankom til Teignmouth 29. Januar. — Martha, Madsen, ankom til Odense 28. Januar. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom til Thure 28. Januar. — H. C. Grube, Svane, passerede Lizard 26. Jan. for vestg. — Veritas, Staugaard, ankom til Rivadesella 28. Januar. — Johanne, Østermann, ankom til Malaga 30. Januar. — Vigilant, Rasmussen, ankom til Malaga 31. Januar. — Skjold, Nielsen, ankom til Frederikstad 31. Jan. — Eden, Petersen, ankom til Lissabon 31. Januar — Thea. Friis, ankom til Mullerup 1. Februar. — Smart, Christensen, afgik fra Kristianfjorden 1. Februar. — Norden, Rasmussen, passerede St. Catherines Point 31. Januar for østg. — Atlantic, Rasmussen, afgik fra Portland 30. Jan. — Phoenix, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 4. Februar. — Agent Petersen, Frederiksen, afgik fra Svendborg 4. Februar. — Hans, Boye, ankom til Cadiz 3. Februar. — Karen, Jensen, ankom til Drøbak 4. Februar. — Kronen, Hermansen, ankom til West Wemyss 2. Februar. — Familien, Weber, ankom til Rønne 4. Februar. — Hydra, Christensen, afgik fra Fowey 1. Februar.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejling er er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Kattegat. Limfjorden. Fyrskibet „Hals“ og Hals Klokketønde er inddraget for Is.

Randers-Fjord. Anduvningstønden ved Randers-Fjord er inddraget paa Grund af Is.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Norrköping. I Foraaret 1907 udsættes følgende Prikker i Farvandet mellem Pampus og Norrköping: En Stage med Kost paa følgende Steder: 58° 37' 43" N. Br. 16° 13' 58" Ø. Lgd., paa 58° 37' 44" N. Br. 16° 13' 38" Ø. Lgd., paa 58° 37' 46" N. Br. 16° 13' 0" Ø. Lgd., paa 58° 37' 49" N. Br. 16° 12' 47" Ø. Lgd., paa 58° 38' 0" N. Br. 16° 12' 29" Ø. Lgd., paa 58° 38' 7" N. Br. 16° 12' 10" Ø. Lgd., paa 58° 37' 47" N. Br. 16° 11' 25" Ø. Lgd., og paa 58° 37' 32" N. Br. 16° 11' 22" Ø. Lgd.

Gotland. Östergarn og Faludden. Den 1ste Maj 1907 forandres Östergarn Fyr til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. og Faludden Fyr til et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 15 S.

Södermanlands Skærgaard. Häfringe. Häfringe indre Fyr er formærket fra N. 7° Ø. gennem N. til c. N. 66° Ø., som gaar i Retning mod Västra Korpen Fyr.

Finland. Åland Distrikt. Korsö. Korsö Forfyr viser nu rødt Et-Lyn fra N. 13° Ø. gennem N. og V. til S. 74° V., rødt og hvidt vekslende Lys derfra til S. 59° V., grønt Et-Lyn derfra til S. 26° V., rødt Et-Lyn derfra til S. 12° V., rødt og hvidt vekslende Lys derfra til S. 4° V., og grønt Et-Lyn derfra gennem S. til S. 32° Ø. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Lille, hvidt Fyrhus. 60° 2' N. Br. 19° 53' Ø. Lgd.

Bagfyret staar 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 68° Ø. fra Forfyret. Det viser hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 45° V. gennem V. til S. Flammens Højde: 49 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lille, hvidt Fyrhus.

Finke Bugt. Hangö. Bengtskär. Bengtskär Fyr er nu et hvidt Lynfyr, der hver 20 S. viser Tre-Lyn af $\frac{1}{8}$ S. Varighed med 4 $\frac{2}{3}$ S. Mørke mellem Lynene. Flammens Højde: 158 Fod. Granittaarn, c. 150 Fod højt, ved Beboelseshus. 59° 43' N. Br. 22° 30' Ø. Lgd.

Helsingfors Distrikt. Påfskär. Paa Påfskär SØ-Kyst, tæt Ø. for Baaken, er tændt et Fyr, der viser grønt Hurtigblink fra N. 30° Ø. til N. 50° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 50° Ø. gennem Ø. og S. til S. 53° V., rødt Hurtigblink fra S. 53° V. til S. 73° V. Flammens Højde: 18 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. 59° 56', N. Br. 24° 4' Ø. Lgd.

Tyskland. Danzig Bugt. Neufahrwasser. Fra 8de til 12te Februar 1907 afholdes Skydeevlser fra Brösen Batteri fra

Kl. 9 Fm. Indløbet og Søen Ø. for en Linje, Neufahrwasser Fyrtaarn—den røde Anduvningstønde—Fyrtaarnet Hela, er fri. Dampere ligger ude.

Kattegat og Skagerrak.

Tyskland. Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin er Fyrskibet „Adlergrund“ atter inddraget for Is.

Sverrig. Tyfö. I Sommeren 1907 skal Tyfö Fyrtaarn males hvidt.

Kattegat. Ifølge Telegram fra Varberg Fyrmester er Fyrskibet „Fladen“ inddraget for Is.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Weser. Fyrskibet „Weser“ ombyttes sidst i Januar 1907 med et Reservefyrskib, og muligvis er der da i kort Tid intet Fyrskib paa Stationen.

Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Geniusbank“ atter inddraget.

Holland. Zeegat van Terschelling. De to røde Lystønder i Stortemelk er inddraget for Is. Surich Ledefyr er slukket.

IJmuiden. I Indløbet til IJmuiden og i Løbet til den ny Sluse samt paa dennes Tærskel er den mindste Dybde nu 29 Fod ved daglig Lavvande.

I Vuile, West-Hellegat og omliggende Farvande er Afmærkningerne upaalidelig og Lystønderne inddraget.

Hollandsch Diep. Anna Jacomina Plaat. Det hvide Fyr paa Pynten af Anna Jacomina Plaat er ombyttet med et rødt Fyr med større Lysevne.

Zeegat van Vere. Vere. Paa N.-Molens Hoved ved Vere gamle Havn er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Fyrpæl, der skal ombyttes med en Fyrbaake. 51° 33' 3" N. Br. 3° 40' 8" Ø. Lgd.

England. Medway. Sheerness. I Sheerness Harbour er det forbudt at ankre NØ. for en Linje fra Northern Jetty Hoved i N. 58° V. til Grain Spit, og SV. for en Linje fra et Punkt 60 Alen N. 13° V. for Garrison Point Fyr i N. 58° V. til Grain Spit.

Humber. Skitterness. En rød Klokketønde med hvidt Bælte er udlagt 11 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 54° V. fra Salt End Ø.-Ledefyr ved Lossepladsen ud for Skitterness. 53° 43' N. Br. 0° 15' V. Lgd. Den er Afmærkningen af Farvandet uvedkommende og maa ikke i tykt Vejr forveksles med Lys- og Klokketønden Nr. 7, $\frac{3}{4}$ Kml. SØ. for den.

Nordlige Atlanterhav.

Portugal S.-Kyst. Villa Nova de Portimao. Ved Portimao er paa Kysten ved Angrina, ovenfor Fort S. Joao, tændt to grønne, iaste Ledefyr, som holdt overet i S. 45 $\frac{1}{2}$ ° Ø. leder i Løbet fra ovenfor Portet til Ankerpladsen ud for Villa Nova de Portimao. Afstanden mellem Fyrene c. 1 Kbl.

Newfoundland N.-Kyst. Strait of Belle Isle. Cape Norman. Taagehornet ved Cape Norman Fyr er ombyttet med en Diaphone, som hver 35 S. giver Et-Stød af 5 S. Varighed. Hvid Maskinbygning med rødt Tag ved Siden af den gamle. Hornet vender mod N. t. V.

Newfoundland S.-Kyst. Port Basque. Channel Head. Knaldsignalet paa Channel Head er ombyttet med en Diaphone, som hver 117 $\frac{1}{2}$ S. giver Et-Stød af 3 $\frac{1}{2}$ S. Varighed. Hvid Maskinbygning ved S.-Enden af den overdækkede Passage. 47° 33' 49" N. Br. 59° 7' 9" V. Lgd.

Canada. Saguenay River. Grosse Roche. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Saguenay River Ø.-Side, c. 1 Kml. ovenfor Grosse Roche. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Hvidt, 34 Fod højt Fyrhus med rødt Tag. 48° 14' 2" N. Br. 69° 53' 24" V. Lgd.

Nova Scotia V.-Kyst. Yarmouth Sound. Johns Cove Ledge. En sort Stumpetønde er i 15 Fod Vand udlagt N. 83° Ø. fra Grunden ud for Johns Cove, Yarmouth Sound. 43° 47' 48" N. Br. 66° 8' 55" V. Lgd.

Bunker Island. Yarmouth Harbour. Paa Bunker Island NV.-Pynt er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvid, 21 Fod høj Fyrbygning. 43° 48' 58" N. Br. 66° 8' 10" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet „Nantucket Shoal“ Nr. 66 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 78 inddraget.

Nantucket Harbor. Den sorte Spirtønde Nr. 3 er flyttet og ligger nu paa Ø.-Kanten af den gravede Rende, c. $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 89° V. fra Nantucket Breakwater Fyr. Den sorte Spirtønde Nr. 3 A, der laa $\frac{1}{8}$ Kml. S. 21 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Nantucket East Breakwater Fyr, er inddraget. Den sorte Spirtønde Nr. 5 er flyttet Ø. hen til Ø.-Kanten af den gravede Rende, $\frac{1}{8}$ Kml. S. 11° Ø. fra samme Fyr. Den sorte Spirtønde Nr. 7 A, der laa $\frac{1}{2}$ Kml. S. 18° Ø. fra samme Fyr, er inddraget. Husey Shoal sorte Spirtønde Nr. 13 er udlagt i 11 Fod Vand, $\frac{1}{4}$ Kml. S. 61 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Brant Point Fyr.

New York. Governors Island. Governor Island Taagesignal er atter i Orden. Det gives nu fra en ny Bygning, der staar paa den gamle Plads. Naar Sirenen er i Uorden, slaas Tøslag paa Klokkeren hver 20 S.

New York Lower Bay. I New York Lower Bay er ved Kablerne udlagt: South Cable sort og hvid vandret sribede Spirtønde, mærket „Cabel“, i 25 Fod Vand, fra Old Orchard Shoal Fyr i S. 19° V. og fra Romer Shoal Fyr i S. 72½° V. North Cable sort og hvid vandret sribede Spirtønde, mærket „Cable“, i 20 Fod Vand, fra Old Orchard Shoal Fyr i S. 19° V. og fra Romer Shoal Fyr i S. 79½° V.

Chesapeake Bay. Hampton Roads. Elizabeth River. Vraget af Lægteren „John R. Zimmerman“, som laa sunket i Indløbet til Elizabeth River, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Virginia. James River. Pagan Creek. Ved Indløbet til Pagan Creek er følgende Fyr tændt:

Aaron Shoal hvide, faste Fyr paa Ø-Enden af Aaron Shoal, c. 1 Kml. S. 46½° V. fra White Shoal Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 6 Fod Vand. Aaron Shoal Spidstønde Nr. 2 er inddraget. 37° 0' 41" N. Br. 76° 32' 34" V. Lgd.

Gap Shoal hvide, faste Fyr paa S-Kanten af Gap Shoal c. 1½ Kml. N. 84½° V. fra Aaron Shoal Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en rød Baake, der staar i 6 Fod Vand. Gap Shoal Spirtønde Nr. 4 er inddraget. 37° 0' 48" N. Br. 76° 33' 54" V. Lgd.

Bob Shoal hvide, faste Fyr paa S-Kanten af Bob Shoal, 3 Kbl. N. 70½° Ø. fra Yderenden af Red Point. Flammens Højde: 16 Fod. Rød Baake, der staar i 6 Fod Vand. 36° 59' 54" N. Br. 76° 36' 19" V. Lgd.

North Carolina. Albemarle Sound. Chowan River. Ved Holidays Island er opført to røde Baaker paa Ø-Siden af Løbet i Chowan River, nemlig Woodleys Pier Baake, fra Woodleys Pier i N. 13° Ø. og fra Holidays Island S-Ende i S. 49½° V., og Holidays Island Baake, fra Holidays Island N-Ende i N. 67¼° V.; begge staar i Vandet.

South Carolina. Winyah Bay. Upper Flats Spidstønde Nr. 10, ved Yderkant af Grunden ud for Rabbit Island, er inddraget.

Georgia. Savannah River. Tybee sorte Fløjtetønde, T 5, i Indløbet til Savannah River, er ombyttet med en lodret sribet Tønde, mærket T.

St. Simon Sound. St. Simon Sound sorte Fløjtetønde, mærket St. S. 9, i Indløbet til St. Simon Sound, er ombyttet med en lodret sribet Tønde, mærket St. S.

Florida. Cumberland Sound. Fernandina sorte Fløjtetønde, mærket F 11, i Indløbet til Cumberland Sound, er ombyttet med en lodret sribet Tønde, mærket F.

St. Johns River. St. Johns sorte Fløjtetønde, mærket St. J. 13, i Indløbet til St. Johns River, er ombyttet med en lodret sribet Tønde, mærket St. J.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Joseph Bay. Turn Spidstønde Nr. 2, ved Bøjningen i Main Ship Channel ind i St. Joseph Bay, er flyttet ¼ Kml. S. hen og ligger nu, fra St. Joseph Point bageste Ledefyr i S. 62° V., og fra St. Joseph Point NØ-Ende i N. 16½° V.

Mexiko. Tampico. Fyret ved Barren ved Indløbet til Floden Tampico er upaalideligt. 22° 15' N. Br. 97° 49' V. Lgd. Dybden paa Barren er nu 24 à 25 Fod ved Højvande, men man maa dog vise den største Forsigtighed ved Besejlingen og ikke forsøge at staa ind uden Lods.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Palamos. Molen ved Palamos Havn er nu forlænget saa meget, at man om Natten bør gaa 2 Kbl. V. om det grønne Fyr paa Molen.

Østerrig-Ungarn. Golf von Cattaro. Teodo. Da Grunden ved Pynt Zeljano er tiltaget, er det grønne Fyr paa Mole I i Teodo formærket fra N. 40° V. gennem N. til N. 55° Ø. N. 40° V. gaar i 8 Fv. Vand ½ Kbl. fri af Pynt Zeljano.

Tyrkiet. Lilleaalen V.-Kyst. Aivali-Bugt. Marigho. Marigho hvide, faste Fyr paa Banken paa N-Siden af det V-lige Indløb til Talliani (Dalian) Løb i Aivali Bugt, er ødelagt i en Storm. 39° 19' 7" N. Br. 26° 39' 12" Ø. Lgd.

Den N-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav

Røde Hav. Golt of Suez. Newport Rock. Newport Rock hvide Blinkfyr er forandret til et rødt Blinkfyr. 29° 53' N. Br. 32° 33' Ø. Lgd.

Asiens Ø-Kyst med Japan.

Sumatra Ø-Kyst. Rlouw Arkipel. Lingga NØ-Kyst. Ved Lingga NØ-Kyst ligger en stejlt affaldende Grund med 2½

Fv. Vand, fra S. Doeara N-Pynt i N. 1° V. og fra Bera i V.-Pynt i S. 50° Ø. 0° 2' S. Br. 104° 40' Ø. Lgd.

Golfe du Tonkin. Baie d'Halong. Den lille Ø La Reine ligger 13¼ Kbl. S. 29° Ø. fra La Palourde.

China. Yang Tse Kiang. Omtrent den 1ste Februar 1907 foretages følgende Forandringer i Indløbet til Yang Tse Kiang:

North Channel: Liu Chiao Fyr slukkes. 31° 30' N. Br. 121° 41' Ø. Lgd. Drinkwater Point Fyrskib, der viser hvidt Lys med Formærkelser, flyttes 5 Kml. N. 88° V. hen, til 31° 24' N. Br. 121° 50' Ø. Lgd.

Drinkwater Point rød og sort vandret sribede Lystønde, der viser Lys med Formærkelser, udlægges atter 12, Kml. S. 84° V. fra Shaweishan Fyr. 31° 24' N. Br. 122° 0' Ø. Lgd. Chi Yao Bank Lystønde, der viser Lys med Formærkelser, inddrages. 31° 25' N. Br. 121° 49' Ø. Lgd.

En sort Lystønde Middle Island udlægges ved S-Siden af Løbet, 1,5 Kml. S. 42° V. fra Liu Chiao Fyr. 31° 28' N. Br. 121° 40' Ø. Lgd.

Middle Island sorte Stumtønde, c. 14 Kbl. N. 73° V. derfra, inddrages.

South Channel: En rød Lystønde udlægges i 29 Fod Vand, 11 Kbl. S. 38° V. fra Quarantine Baaken.

En rød Spidstønde udlægges i 29 Fod Vand, 1¼ Kml. S. 19° Ø. fra Quarantine Baaken.

Disse to Tønder afmærker Karantæne Ankerpladsen og tillige N-Siden af Løbet.

De to hvide Tønder 9½ Kbl. S. 53° V. og 17 Kbl. S. 4° Ø. fra Quarantine Baaken inddrages.

Quarantine Baaken: 31° 26' N. Br. 121° 31' Ø. Lgd. Forandringer i Løbene kan medføre Forandringer i Tøndernes Beliggenhed.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. Februar 1907. — Sø- og Handelsretsdomme. — Undervands Klokkesignaler. — Thyborøn Kanal. — „Hejmdal“ Sagen. — Løjbom til Forsejl. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinssbyer.

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

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	104 ¹ / ₂ — ³ / ₄	104 ¹ / ₂	104 ³ / ₄
Danmark.....	84 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	84	84 ¹ / ₂
Norden.....	105 — ¹ / ₄	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		82 ¹ / ₂	83
Carl.....		102 ³ / ₄	103 ¹ / ₂
Dannebrog.....	97 ³ / ₄	97 ³ / ₄	98
Skjold.....	77	77	77 ¹ / ₄
Urania.....		76 ¹ / ₄	76 ³ / ₄
Union.....		84	84 ³ / ₄
Dampsk. af 1896.....	96 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
Hejmdal.....		114	117
Østasiatiske.....	144 ¹ / ₂ — ³ / ₄	144 ¹ / ₂	144 ³ / ₄
Østersøen.....		91	93
Nordøen.....		40	45
Gorm.....	103 ¹ / ₂	103	103 ¹ / ₂
Torm.....	80 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂	85
Inga.....	80 — ¹ / ₂	79 ¹ / ₂	81
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		100	120
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....	30-31 —32	30	30 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		74 ¹ / ₂	75
Dansk-russisk Dampsk.....	116 — ¹ / ₂	116	116 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100 ¹ / ₂	103
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	86 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	86 ¹ / ₄	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		89 ¹ / ₂	91
4 % — — 2. Serie..		95	95 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		89 ¹ / ₄	90
4 % — — 7. — ..		95	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	149 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	149 ¹ / ₄	149 ¹ / ₂
Privatbank.....	131 ³ / ₄	131 ¹ / ₂	131 ³ / ₄
Landmandsbank.....	143 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	143	143 ¹ / ₄
Handelsbank.....	148 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	148 ¹ / ₄	148 ¹ / ₂
Grundejerbank.....		126	126 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	106 ¹ / ₂ — ³ / ₄	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Helsingørsk Jærnek.....		96 ³ / ₄	97
Sukkerfabr.....	173 ¹ / ₂ — ³ / ₄	173 ¹ / ₄	172 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....		145	145 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 5. Februar 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.80
London.....	18.30	18.25
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	151.10	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Februar 1907.

Russiske Noter.....	215.70
4 % Russiske Consols.....	78.80
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	73.00
5 % Mexikanske 1899.....	103.00
5 % Rumænske Stats.....	102.20
4 % — — 1890.....	94.10

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

„Foren. Dampsk.“ 96,000, „Ny foren. Dampsk.“ 2,000, „Kbhvn.“ 40,000, „Norden“ 30,000, „Skjold“ 26,000, „Urania“ 63,000, „Dannebrog“ 28,000, „Hejmdal“ 6,000, „Carl“ 18,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 154,000, „Torm“ 2,000, „Østas. Komp.“ 94,000, „Østersøen“ 8,000, „Neptun“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 32,000, „Inga“ 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 18 Ved Stranden.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Emallien

paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe.

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

1 anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Frederikshavn's Skibs-Bundfarve og Emaljefabrik. Brun Patent-Kobberfarve for Træskibe. Rød, grøn og hvid Patent-Bundfarve til Lystfartøjer. Emaljefak, hvid og andre Kulører for saavel udvendig som indvendig Lakering. **A. C. Andersen.** Telegr.-Adr.: „Bundfarvefabriken“. Telf. 159.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen ved Langøbr.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Nøjlgade Nr. 26, ved Havnen.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.

Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.
Teknisk maritim Ordbog (nye)
Blankensteiners Eftf.
Capt. Wm. Jensen.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Thomas Møller

Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og
Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plade 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kreds-
formænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havne-
fogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Benzin-Motoren „Chic“

(Fabrik i Hillerød)



Illustreret Katalog
sendes gratis overalt.

Forlang Tilbud

W. Langreuters Eft.

København.

Telef. 1090—5090.

De Medlemmer

af Nørrejylland's Søforsikringsforening, som ønsker
at være i Sejlskibsrederi-Foreningen samt Nordevropæisk Sejls-
skibsreder-Forbund, bedes skriftlig henvende sig til Hr. Mægler
Nicolaisen, Aarhus, Foreningens Forretningsfører, Aalborg,
samt til Kredsformændene.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
Sinegeararbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Skonnert

„Bollne Marie“ af Thure, 8227
Netto Reg.-Tons er til Salg
laster 155,000 Kilo 44 Std. Træ
velsejlende og i god sejlbar
Stand. Nærmere ved Skibs-
fører **Jørgen Hansen, Thure.**

Nyt Skib til Salg.

Den af mig under Bygning
staaende Jagt-Skonnert, dr.
c. 65 Br. Tons, bygget af vel-
tørrede Materialier til Bureau
„Veritas“ 1. Klasse, er til Salg
ved Henvendelse til

Skibsbygmester **P. Bonnesen**
Aalborg.

Skib til Salg.

3/4 Skonnert „Nina“ af
Løgstør, bygget Aar 1900, og
efter Veritas højeste Klasse,
141 Register Ton Netto, laster
275 Ton dw., samt 93 Stander
Træ, er til Salg ved Henvendelse
til

Fisker Jensen
Aggersund.

Kompagnon.

En ældre Karl, som før har sej-
let, ønsker sig en Hyre i inden-
rigsFart. fra medioMarts. Sam-
men med en ædruelig og ener-
gisk Skipper vil Vedkommende
godt tage Part i Skibet. Bil-
let, mrk.: „Skib“, hedes ind-
lagt paa dette Blads Kontor.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2816a

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

Et godt Skib

som laster c. 1400 Cnt. ønskes
til Købs af Skipper **J. P. Niel-
sen, Mullerup Havn, Slagelæ.**

Dæksbaaden

„Axel“ er meget billigt til
Salg. Maaler 7,67 Netto, laster
20 Tons Dødvægt og er godt
udhalet. Henvendelse til
Ejeren, **Karl B. Larsen, Vesterø,
Læse.**

Alle gamle

Metaller

Messingspaaner, gl. Zink, gl.
Gummi, Zink-, Tin- og Bly-
aske købes til Eksport til
allerhøjeste Pris.

Joh. P. Boldt

Hauserg. 22. Hj. af Aabenraa. Telf. 7784

Motoren „IDEAL“

Er solidt bygget
Er sikker i Drift
Er billig i Pris


M. Sikker Hansen

Gl. Gasværk, Aalborg




H. Steensen's
Margarine
 „3 STJERNE“ & „BEDSTE“
 har fineste Smørsmag og Aroma!
 Anvendes af Landets største Rederier
 og leveres i hermetisk Pakning til
Skibsbrug


„**Wolverine**“
Baade-Motorer
 løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med
Petroleum
 som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs-
 sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.
Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
 Vestervoldgade 106, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

MODERN PLANT FOR
 QUICK WORK. 

.. THE ..
ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**
 (SOCIÉTÉ ANONYME).

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

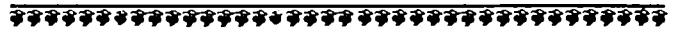
 **DRY DOCK PROPRIETORS**
 ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
 COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.
 Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“
 Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.
 Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.
 Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technoal Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater
 fra
 Wailles Dove & Co., Newcastle,
 bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.
Bedste Beskyttelsesmiddel
 mod Rust og Syrer i Skibe.
 Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:
AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
 Kjøbenhavn K.
 der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.
 Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“



Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Peteraburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.
 Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
 i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
 Skandinavisk og Engelsk.

Taifuntrosser
 (pat. Tyktl., Engl., Belgien, D. S. A. etc.)
 bestaaende af massive Staal-
 kabler ompundet med tjæret
 Hamp, er bedre, varligere, stær-
 kere, betydelig lettere og billi-
 gere end Manilla af tilsvarende
 Brudfasthed, samt ligesaa
 bøjelige og strækbare.
 Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.
 Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
 norske, svenske og danske Rederier.
 Forlang Tabeller og Beskrivelser fra
JULIUS F. SCHIERBECK
 Eneforhandling for Danmark
 Telefon 443. Amaliegade 41 Kjøbenhavn K.



Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
 1 Kasse indeholdende
 3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
 3 Fl. rød Lamego Portvin
 anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner
ALBERTH B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

ESBJERG REBSLAAERI
 forfærdiger alle Slags Tougværk
 saavel Coos som Hamp, Vaadtoug & Tæller

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,
 1ste Klasses Skræderi og Herreæklipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
 NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7. Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Februar 1907. 14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frilhaven. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

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

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)

Indregistreret Varenærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 5601

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Sinedarbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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



MILKMAID

Condensed Milk.

„Milkmaid“ Brand
aukret.

„Ideal“ Brand
usukret.

Fineste Produkt.

Største Holdbarhed.

Faas overalt.

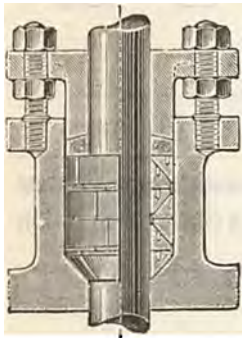
Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
A. Rasmussen, Nyhavn 35.
Tlf. 237. Priv. Amager 408x.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Carl Nilsson
Telegr.-Adr.: Carinilsson. Telf. 1268.
Amaliegade 36
Kbhva. K.
Føldstændigt fortoldet og ufortol-
det Lager af Maskin- og Cylindere-
Olier samt alt til Forsyning af
Dampskibs-Maskiner.
Grundlagt 1888.

H. H. ADRIAN ——— Kobbersmedemester ——— **Alt Skibsarbejde udføres**
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

LANDMANDSBANKEN

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



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 31.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.
Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: »Yard«. Telf. Nr. 53.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

H. KIRSCHNER Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede
Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtare etc
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen
forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

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

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7282.

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

De ny britiske Dækslastbestemmelser.

Nedenstaaende ny, britiske Dækslastbestemmelser, som her gengives i Oversættelse, udgør en Del af Merchant Shipping Act, Amendment Act 1906 og traadte i Kraft ved Lovens Sanktion d. 21. Decbr. 1906.

- (1). For saa vidt et Skib, britisk eller fremmed, ankommer til nogen Havn i U. K. fra en Havn udenfor U. K. i Tidsrummet mellem den sidste Dag i Oktober og d. 16. April og medfører tung eller let Trælaster som Dækslast (dog med de Undtagelser nærværende Lov foreskriver), skal Føreren af Skibet samt tillige Rederen, i Tilfælde af at denne vidste Besked med Overtrædelsen, ifalde en Bøde af indtil Lstr. 5 for hver 150 cubic feet Rum, i hvilket der føres Trælaster i Modstrid med denne Lovs Bestemmelser.
 - (2). Tung Trælaster maa føres som Dækslast under følgende Betingelser:
 - (a) Den paagældende Trælaster maa kun føres i lukkede Rum; og
 - (b) kun i saadanne Klasser af Skibe, som i denne Henseende godkendes af Board of Trade; endelig maa
 - (c) Lastningen af saadanne Skibe kun foregaa i Overensstemmelse med de af Board of Trade, med dette Formaal for Øje, udstedte Forskrifter.
 - (3). Let Trælaster maa føres som Dækslast under følgende Betingelser:
 - (a) Kubikindholdet af de enkelte Stykker af Trælaster maa ikke overstige 15 cubic feet; og
 - (b) den Højde over Dækket, til hvilken Godset føres, maa:
 - (1) For saa vidt det drejer sig om et aabent Rum paa et Dæk, som danner den øverste Begrænsning af et break, poop eller andet permanent lukket Rum paa det øverste Dæk — ikke overstige 3 Fod over Overkant af det paagældende lukkede Rum; og
 - (2) For saa vidt det drejer sig om et aabent Rum, som ikke ligger umiddelbart oven over noget permanent lukket Rum paa øverste Dæk eller over noget overdækket Rum — ikke overstige Højden af Lønningen, Skanseklædningen, eller Yderklædningen, eller en Fjerdedel af Skibets Bredde maalt indvendig, eller 7 Fod — det af disse Maal, der er det mindste.
 - (3) Et dækket Rum maa fyldes til sin fulde Højde.
 - (c) Board of Trade kan udstede Forskrifter, der tilsigter at beskytte Mandskabet mod Følgerne af den Risiko, der for dette maatte opstaa, som Følge af at der føres Dækslast i noget udækket Rum til den Højde, som nærværende Lov hjemler Ret til, og saadanne Forskrifter skal Skibet rette sig efter.
 - (4). En Fører eller Reder ifalder ikke nogen Bøde i Henhold til nærværende Bestemmelser:
 - (a) med Hensyn til Trælaster, som Føreren har anset det for nødvendigt under Rejsen at anbringe eller beholde paa Dækket af Hensyn til mulig opstaaet Læk eller anden Skade, som Skibet har lidt eller maa befrygte; eller
 - (b) hvis det godtgøres, at Skibet forlod den Havn, i hvilken Trælaster blev indladet som Dækslast, i saa betimelig Tid forinden den sidste Oktober, at det maa skønnes, i Overensstemmelse med Rejsens sædvanlige Varighed, at have haft tilstrækkelig Tid til inden nævnte Dag at naa den paagældende Havn i U. K., men at Skibet er bleven hindret heri ved ugunstige Vejrforhold [stress of weather] eller andre Forhold, over hvilke Føreren ikke kan være Herre, eller
 - (c) hvis det godtgøres, at Skibet forlod den Havn, i hvilken Trælaster blev indladet som Dækslast, i saa betimelig Tid forinden d. 16. April, at der maa skønnes i Overensstemmelse med Rejsens sædvanlige Varighed, at være beregnet et rimeligt Tidsrum for Skibet til at ankomme efter den nævnte Dag til den paagældende Havn i U. K., men at Skibet ved en exceptionelt heldig Rejse er ankommet forinden den nævnte Dag.
 - (5). For saa vidt disse Bestemmelser angaar, forstaas ved
 - (a) Udtrykket „tung Trælaster“
 - (1) alt firkantet, rundt, barkhugget [waney] eller andet Tømmer, Pitchpine, Mahogni, Eg, Teak eller hvilken som helst anden tung Trælaster; eller
 - (2) det Antal Reservespir udover 5, hvormed et Skib er forsynet, uanset om disse er tilhugget, færdige til Brug eller ikke,
 - (b) Ved Udtrykket „let Trælaster“ forstaas Deals, Battens eller anden let Trælaster af enhver Art.
 - (c) Ved Udtrykket „Dækslast“ forstaas enhver Slags Last, der føres enten i et udækket Rum paa Dækket eller i et hvilket som helst dækket Rum, som ikke er indbefattet i det Kubikindhold, der udgør Skibets Register-Tonnage.
 - (d) Det Rum, i hvilket der er ført Dækslast, bestemmes nærmere som et rektangulært Rum, der afgiver fornøden Plads til at indeholde Godset, og som foroven begrænses af Overflademaalet af det indstuede Gods.
 - (6). Intet, der indeholdes i disse Bestemmelser, skal finde Anvendelse paa noget Skib, der ikke er bestemt til nogen Havn i U. K., og som anløber en saadan Havn som Nødhavn, for Reparation eller i nogen anden Hensigt end at udlosse sin Last.
 - (7). Disse Bestemmelser træder i Kraft, saa snart Loven er sanktioneret.
- Hvad de i Loven omtalte Forskrifter fra Board of Trade angaar, da foreligger der endnu kun Udkast til saadanne, om hvilke der dog er Grund til at antage, at de i det væsentlige vil blive vedtaget i den nedenstaaende, her efter Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære, gengivne Form.
- I. Bestemmelser vedrørende de Skibstyper, i hvilke tung Trælaster maa føres som Dækslast.

Som skikket til at føre tung Trælaster som Dækslast anses Jærn- og Staaldampere, der har dækkede Rum, d. v. s. poop, Bro, Bak eller shelter-Dæk, som indgaar i Skibets faste Konstruktion og opfylder følgende Betingelser:

 - (a). Rummet maa strække sig over hele Skibets Bredde.
 - (b). Yderklædningen maa forløbe kontinuert fra Dæk til Dæk og gennem hele Rummets Længde.
 - (c) I Længderetningen maa Rummet være begrænset af Staalskodder, og det samlede Areal af Aabninger i noget saadant Skod maa ikke overstige en Fjerdedel af Arealet af selve Skoddet.
 - II. Bestemmelser vedrørende Lastning af Trælaster som Dækslast.
 1. Tung Trælaster maa kun indlades i dækkede Rum, som indgaar i Skibets faste Konstruktion, og som

opfylder de Betingelser, der findes angivet nærmere i ovenstaaende Bestemmelse.

2. Tung Træløst maa ikke indlades i noget dækket Rum paa en saadan Maade, at Skibet ved mangelfuld Stabilitet bliver uskikket til at gaa til Sø; alt dog under fornødent Hensyn til den Fart, for hvilken Skibet er bestemt.
3. Tung Træløst skal stuves med fornøden Omhu og sikres mod Forskydning.

III. Bestemmelser vedrørende Forholdsregler til Beskyttelse af Mandskabet i Skibe, der fører Træløst som Dækslast i udækkede Rum.

1. Naar Træløst føres i noget udækket Rum, skal der indrettes midlertidig Lønning og Skanseklædning af forsvarlig Art i hele den Længde, i hvilken Dækslasten er stuvet, til en Højde af ikke mindre end 3 Fod over det øverste af Dækslasten.
2. Støtterne i saadant midlertidigt Opstaaende skal være af forsvarlige scantlings og skal anbringes med ikke over 4 Fods indbyrdes Afstand; endvidere skal de forneden være betryggende forstøttet imod Skibsdækket.
3. Paa disse Støtter skal i Længderetningen i hele Dækslastens Længde anbringes Sparrer, Deals, Battens, Sikkerhedstov eller Kæder med Mølletrum af ikke over 12 Tommer i lodret Retning. Hvis der anvendes Tovværk eller Kæder, skal disse sættes an tot og sejses forsvarligt til alle Støtterne.
4. Skibe, hvor de udækkede Rum paa Dækket begrænses af aabent Opstaaende af Træ-, Jærn- eller Staalstøtter med Stænger, Battens eller Kæder i Længderetningen, vil ikke blive anset som tilstrækkeligt beskyttet med Hensyn til Mandskabet, naar Højden over Dækket af saadant aabent Opstaaende overstiger 3 Fod 6 Tommer.

Kjøbenhavn, d. 14. Februar 1907.

Fra Thurø skrives til os:

Garston Dok. Forholdene paa ovennævnte Plads er af en saadan Art, at de bør kendes i videst mulig Omfang. Der kommer en stor Del Træløst til denne Havn, men da der ikke er megen Plads, og der fra Dokkompagniet intet gøres for at fremme Ekspeditionen, bliver der følgende en meget lang Tørn.

Brig „Clara“, Kapt. Nielsen, ankom til River Mersey d. 23. Oktober 1906, men kom først ind til Garston Dok d. 27. November og var sejlklar der med udgaaende Lading d. 14. Januar.

3/m. Skonnert „Yrsa“, Kapt. Rasmussen, tilligemed flere andre Skibe har faaet en lignende Medfart.

Der vil ingen Tvivl være om, hvad Ruin et saadant Ophold bringer, og ingen Reder bør slutte til Garston Dok, uden at Liggedagene begynder at dreje en bestemt Tid efter Ankomsten til Mersey; dette opnaas naturligvis vanskeligt, men da maa det tilraades at blive fra Garston.

Muligvis er der andre Pladser, som der er lignende Hager ved eller andre Forhold, som tiltrænger Belysning, og jeg vil indtrængende bede d'Herrer Redere og Skibsførere, som har Oplysning at give i Søfartens Interesse, at benytte „Dansk Søfartstidende“ dertil.

Thurø, i Februar 1907.

R. S. Hansen.

Bugsering i Bilbaos Havneomraade. I Følge Ludberetning til det norske Udenrigsdepartement fra Gene-

ralkonsulatet i Bilbao er de derværende Bugserbaad-selskaber, som hidtil har ligget i skarp Konkurrence, blevet enige om en fælles Tarif, hvorved de tidligere Takster for Bugsering indenfor Bilbaos Havneomraade er blevet væsentligt forhøjet. I Følge den ny Tarif, der allerede er traadt i Kraft, er Prisen paa hver Slæbning eller Forhaling følgende:

Indenfor en og samme Havnesektion	Pes.	60
Fra en Sektion til en anden	—	80
Naar 3 Sektioner berøres	—	100
— 4 — —	—	110
— 5 — —	—	130

Hele Bilbaos Havneomraade er delt i 5 Sektioner, hvoraf

1. Sektion udgøres af Farvandet nærmest ved de ydre Bølgebrydere (den ydre Havn).
2. Sektion gaar fra den ydre Havn til Portugalet.
3. Sektion gaar fra Portugalet til Desierto.
4. Sektion gaar fra Desierto til Olaveaga Tørdok.
5. Sektion udgøres af Floden ovenfor Olaveaga.

Ovenstaaende Takster gælder for Anvendelse af en enkelt Slæbebaad. Benyttes mere end én saadan, er Prisen den dobbelte, tredobbelte o. s. v., alt efter de benyttede Slæbedamperes Antal.

For Indtagning af Drikkevand er Taksten i Følge ovennævnte Tarif Pes. 4,00 pr. Ton, uanset hvor Indtagningen foregaar.

Helsingør Havn. Formanden for Helsingørs Handelsforening, Konsul E. Frisenberg-Monrad, har d. 7. ds. til Ministeriet for offentlige Arbejder paa Handelsforeningens Vegne indbragt et Andragende om Udvidelse af Helsingør Havn. I Andragendet fremhæves, at Havnen i sin nuværende Skikkelse ikke er i Stand til at modtage Størsteparten af Nutidens Skibe, da den er bygget med helt andre Skibsstørrelser for Øje, at Dampene derfor mere og mere gaar til den svenske Side for Kulforsyning, og at Havnen under Isforhold ikke vil kunne løse den Opgave, den i Følge sin Betydning har.

Under Navnet Centralforening af tyske Redere er i Berlin grundlagt en Forening til Fremme af de tyske Rederiers fælles Interesser. Den overvejende Del af alle tyske Rederier er traadt ind i Foreningen.
(R. B.)

Ledelsen af Dansk-russisk Dampskibsselskab vil efter Konsul Mørchs Død blive fortsat af Direktørerne, Premierløjtnant Reinhardt og Kapt. Chr. Jensen.

Undervands Klokkesignaler. Handelskamret i Havre har i Følge engelske Blade nylig vedtaget at udlægge en Bøje med undervands Klokke paa den derværende Red. Klokken bliver ved en elektrisk Lødning sat i Forbindelse med Havnen, og man mener ved denne Foranstaltning i høj Grad at kunne lette Skibene Adgangen til Havnen i usigtbart Vejr.

Dødsfald. Kjøbenhavn, d. 11. Februar. (Ritz. Bur.) Føreren af Statens biologiske Stations Damp „Thor“, der for Tiden ligger i Frihavnen, Kaptajn S. Jørgensen, fandtes i Eftermiddags liggende død i Officersmessen. Den Afdøde var c. 45 Aar gammel og hjemmehørende i Esbjerg.

Kapt. Danholt, S/S. „Bjørn“, skriver til os d. 11. ds. fra Korsør:

Passeret Vrag. Nordøen Lørdag d. 9. ds. Kl. 10 Fmd. paa 57° 9' N. Brd. 5° 18' Ø. Lgd.: En afbrækket Mast ragende c. 3 à 4 Fod op af Vandet. Den var antagelig fast i et Vrag, og ligger farlig for Sejladsen lige i Ruten Forthet-Skagen.

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

Konsul Poul Mørch.

I sidste Uge døde i St. Petersborg efter kun faa Dages Sygdom Direktør Poul Mørch, Skaberen og Lederen af Det dansk-russiske og Det nordiske Dampskibsselskab.

Konsul Mørch var født d. 4. Maj 1851 i Frederikshavn og kom i en ung Alder til St. Petersborg, hvor han fik Ansættelse i Firmaet H. J. Pallisen. Snart startede han dog i Kronstadt en egen Skibsmægler- og Rederiforretning, som han senere, da Kanalen var anlagt, flyttede til St. Petersborg, hvor han udvidede den og med stor Dygtighed drev den op til at blive den største i Hovedstaden.

I St. Petersborg indtraadte Mørch, der imidlertid var bleven udnævnt til dansk Vicekonsul, i Firmaet Pallisen, hvis Chef, Generalkonsul P. Berg, var hans Svigerfader. Firmaet, der navnlig beskæftigede sig med Papirfabrikation, befandt sig paa det Tidspunkt i en vanskelig Stilling, og det lykkedes kun til Dels Konsul Mørch trods store Anstrengelser at holde den store Virksomhed paa Fode. Han sad endnu ved sin Død i Firmaets Administration.

Allerede tidligere og uafhængigt af disse Forretninger havde Konsul Mørch i Aaret 1893 oprettet Det dansk-russiske Dampskibsselskab og i 1901 tilige Det nordiske Dampskibsselskab. Under hans energiske Ledelse er Selskaberne vokset saaledes, at deres samlede Flaade nu tæller 30 store Skibe. Paa Grundlag af nylig knyttede Forbindelser i Riga, Libau og Odessa planlagde Konsul Mørch den store Udvidelse af Selskaberne, som nu finder Sted, og at hans pludselige Død da for disse betyder et stort Tab, som de kun vanskeligt faar erstattet, er utvivlsomt.

Konsul Mørch var en begavet og energisk Forretningsmand og udstyret med en overordentlig Arbejdsevne.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholdt sin aarlige Generalforsamling i Vejle d. 4. Februar. Der var mødt c. 40 Repræsentanter for de forskellige Underafdelinger. For Hovedforeningen var mødt dens

Formand, Konsul Rechnitzer, og dens Sekretær, Direktør L. Drechsel. Som Repræsentant for Verband Deutscher Küstenschiffer deltog Kaptajn Asmusen, Egersund, i Generalforsamlingen.

Afdelingens Formand, Kapt. C. Jensen, Kjøbenhavn, bød Forsamlingen Velkommen og aabnede Generalforsamlingen. Til Dirigent valgtes Kapt. H. C. Andersen, Aarhus.

Afdelingens Sekretær, Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus, fremlagde det reviderede

Aarsregnskab for 1906:

Indtægt.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Indgaaet fra følgende Kredse:		
Marstal.....	306	79
Aalborg.....	370	58
Bornholm.....	393	73
Kolding.....	343	59
Bandholm.....	289	15
Aarhus.....	244	66
Svendborg.....	165	82
Nyord og Stege.....	148	38
Odense.....	145	23
Faxe.....	164	90
Kjøbenhavn.....	115	84
Langeland og Strynø.....	128	73
Dragør.....	94	80
Nyborg.....	81	93
	2,994	13
Passive Medlemmer.....	124	00
Indgaaede Restancer for 1905.....	24	20
Forsikringsforeningen „Ærø“, 1905.....	38	60
1/2 Procesomkostn. „Mary Stoffer“ Sagen...	77	66
Indvundne Renter.....	60	64
Kassebeholdning 1. Januar 1906.....	1,925	71
	5,244	94
Beholdning Ult. December 1906.....	2,452	96
	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Udgift.		
Udbetalt Afgift til „D. S. R. F.“:		
Marstal.....	128	65
Aalborg.....	256	80
Bornholm.....	254	80
Kolding.....	227	40
Bandholm.....	186	10
Aarhus.....	175	58
Svendborg.....	108	95
Nyord og Stege.....	112	85
Odense.....	100	70
Faxe.....	111	40
Kjøbenhavn.....	78	85
Langeland og Strynø.....	96	80
Dragør.....	65	00
Nyborg.....	53	05
	1,956	93
Passive Medlemmer.....	120	00
Annoncer ifl. Nota.....	18	35
Tryksager do. do.....	10	20
Frimærker, Telegrammer & Porto..	25	80
Incasso & Tryksager, Bornholm...	14	93
Do. Marstal.....	12	00
	81	28
Sekretærens Gage.....	300	00
Kredsformændenes Rejseomkostninger.....	333	77
Ballance-Konto.....	2,452	96
	5,244	94

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, gav Mægler Nicolaisen Oplysninger om de i Aarets Løb behandlede Sager. Om

Besejlingsforholdene paa Limfjorden

oplyste Konsul Rechnitzer, at Foreningens gennem en lang Aarrække fortsatte Arbejde for at faa bedre Gennemsejlingsforhold ved Jærnbanebroen over Limfjorden, nu omsider kan ventes at føre til et Resultat, idet han havde Grund til at haabe, at der i en nær Fremtid fra Regeringens Side vilde fremkomme Forslag om en Ordning af denne Sag.

Man gik derefter over til Behandling af Dagsordenen.

Afdelingens Stilling til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Afdelingens Formand, Kapt. C. Jensen, forelagde Spørgsmaalet, om Afdelingen burde indtræde i „Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund“ for derved bedre at gennemføre Minimal Fragter ogsaa for de mindre Sejlskibe. Han anbefalede Tilslutning til Forbundet.

Konsul Rechnitzer gav en Fremstilling af de Forhold, der havde ført til Forbundets Oprettelse og udtalte som sin Overbevisning, at kun ved en saadan fælles Sammenslutning af de nordevropæiske Redere, smaa som store, kunde man opretholde tidssvarende og ensartede Minimums Rater. Det havde ikke været muligt til Forbundets konstituerende Møde i September at faa tilvebragt Rater for de mindre Sejlskibe; han tilraadde imidlertid Afdelingen snarest muligt at enes med de udenlandske Foreninger for mindre Sejlskibe om en fælles Tarif; denne vilde da blive optaget i Forbundets Rater, og Forbundet vilde gøre sit yderste for at gennemføre ogsaa de Rater, der vil blive fastsat for de mindre Skibe. Han anbefalede derfor Afdelingen at indtræde i Forbundet.

Kapt. S. P. Christensen, Aarhus, og Kapt. Mortensen, Bogense, anbefalede i Tilslutning til Konsul Rechnitzers Udtalelser, at Afdelingen indtræder i Forbundet.

Kapt. Th. Nielsen, Svendborg, havde ikke af sine Kolleger i Svendborgkredsen Bemyndigelse til at stemme for Indtræden i Forbundet, før dette havde fastsat Rater for de mindre Skibe.

Kapt. Gadeberg, Vejle, og Kapt. Albertsen, Marstal, talte for Tilslutning til Forbundet, og dette Standpunkt tiltraadtes af Kapt. A. Hansen, Faxe, Dirigenten, Kapt. Christiansen, Aalborg, Kapt. Petersen, Kolding, og Kapt. Christensen, Vejle.

Kapt. Asmussen, Repræsentant for Verband Deutscher Küstenschiffer, gav Meddelelser om den i Tyskland rejste Bevægelse for Minimums Raters Gennemførelse. Hun oplyste, at den tyske Forenings Udkast til saadanne vil blive forelagt paa en Generalforsamling i Foreningen d. 8. Februar, paa hvilken han haabede at se den danske Forening repræsenteret. Han tilsaagde sluttelig denne de tyske Sejlskibsrederes kraftige Støtte i Arbejdet for fælles Rater og for disses Gennemførelse.

Kapt. Minor Rasmussen, Sekretær i Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, gav Oplysning om de af svenske Sejlskibsredere paa deres Generalforsamling i Malmø vedtagne Rater for Fart mellem svenske Havne og Danmark og om Forskellen mellem disse og de danske Rater. Disse var — med en enkelt Undtagelse — isvrigt bleven akcepteret af Malmø-Mødet. Taleren fremlagde endvidere Skrivelse fra Vestkustens

Sjøfartsforening i Lysekil, der søger Samarbejde med de danske Redere.

Efter endnu nogen yderligere Diskussion vedtoges det enstemmigt at indtræde i Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund under Forudsætning af, at dette akcepterer de af Afdelingen i Forbindelse med svenske og tyske Foreninger udarbejdede Rater for den mindre Sejlskibsfart, hvilken Beslutning Forbundets Formand, Konsul Rechnitzer, erklærede vilde blive taget til Følge fra dettes Side.

Det besluttedes derhos at nedsætte et Udvalg til sammen med Repræsentanter for de udenlandske Foreninger at udarbejde de nævnte Rater.

Endelig besluttedes det at tiltræde de af svenske Redere paa Mødet i Malmø vedtagne Afgivelser fra Forbundets Rater.

Minimal Fragttakster og ensartede Certepartier.

Kapt. Albertsen, Marstal, forelagde et af Redere i Marstal udarbejdet Udkast til Rater for den mindre Sejlskibsfart.

Kapt. Iversen, Nyborg, sluttede sig i Hovedtrækkene til Udkastet, men han og Kapt. Hansen, Faxe, Westh, Bornholm, Hansen og Christensen, Vejle, foreslog forskellige Ændringer.

Det besluttedes at henvise Udkastet til Behandling i det nedsatte Udvalg.

Søfolks Stemmeafgivning til Rigsdagen.

Kapt. Hansen, Faxe, henviste til det almindelige Ønske, der næres om at Søfolk, der paa Grund af Fraværelse fra Hjemmet ikke kan stemme ved Valgene, kan faa Adgang til at afgive deres Stemme. Han mente, at det nu, da vi staar overfor en Revision af Valgloven, var rigtigt paany at rejse dette Spørgsmaal.

Konsul Rechnitzer: Sagen er jo ordnet i Norge og maa vel ogsaa kunne gennemføres her i Danmark. Han henstillede, at Afdelingen indgik til Hovedforeningen med en Anmodning om at tage Sagen op. Den skulde saa blive forelagt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der forhaabentlig vil fremme den.

Kapt. Christiansen, Odense, gav Oplysninger om Forholdene paa dette Omraade i Norge.

Det besluttedes at forelægge Sagen for Hovedforeningen.

Anmeldelse af Ulykkestilfælde og Præmiebetalingen til Forsikringsforeningen.

Kapt. Hansen, Faxe, udtalte, at den i Loven fastsatte Frist for Anmeldelse var for kort. Taleren erkendte isvrigt, at Regering og Rigsdag ved Loven om Ulykkesforsikring havde taget et Hensyn til den mindre Skibsfart som maaske ingensinde før. Men det er uheldigt, at Præmien til Forsikringsforeningen skal betales midt i Vinteren, da vi intet tjener paa den Tid. Kan det ikke udsættes f. Eks. til August?

Formanden, Kapt. Jensen, udtalte sig ogsaa for en længere Anmeldelsesfrist. Han hævdede, at der burde gives Erstatning straks efter at Ulykkestilfældet var indtraadt, selv om det vilde koste mere. Vi faar ellers ikke nok for Præmien.

Direktør Drechsel ansaa den fastsatte Anmeldelsesfrist for tilstrækkelig og havde ikke nogen Erfaring for, at den var for kort. Kapt. Hansens Indvendinger gjaldt ogsaa særlig det Tilfælde, at man ikke straks kunde erkende, at der forelaa et Ulykkestilfælde, og saa først senere kunde anmelde det. Men Taleren troede ikke, at der i saadant Tilfælde, naar det virkelig forelaa, vilde blive rejst Indvending mod en saadan senere Anmeldelse. Med Hensyn til Præmien, fandt han det rimeligt, at der gaves Adgang til at betale den senere end nu, naar Skibet er oplagt; men naar der skal udmønstres, maa Præmien være erlagt af Hensyn til den Kontrol, som Loven indfører. At udrede Dagpenge straks efter Ulykkestilfældet, kunde jo være meget behageligt for de tilskadekomne, men det vilde forhøje Redernes Udgifter til Forsikringen betydeligt.

Kapt. Iversen, Nyborg, mente ogsaa, at Udgifterne hertil vilde blive for store. Burde Præmien ikke være lavere for Folk, der ikke kunde efterlade sig erstatningsberettigede, for en Dreng f. Eks.; for dem bliver der jo kun Tale om Erstatning i Invaliditetstilfælde. Der mangler en Forsørgelse i de 9 Uger, der hengaar efter at Sølovens Forsørgelse er ophørt og inden Ulykkesforsikringens indtræder.

Dirigenten: Der er Trang til en Sygeforsikring under Forsikringsforeningen.

Kapt. Asmussen, Egersund, skildrede Forholdene i Tyskland og viste, ved at sammenligne dem med de danske, hvor heldigt man er bleven stillet ved Ordningen i Danmark.

Formanden, Kapt. Jensen, fastholdt, at Dagpengebetalingen burde indtræde straks, selv om Præmien derved blev væsentligt større.

Kapt. Fischer, Vejle, henviste til de gode Resultater, der i denne Sag var opnaaet ved Foreningens Arbejde.

Direktør Drechsel: Det er ikke muligt ved Præmiens Fastsættelse at sondre mellem de større eller mindre Erstatninger, der kan blive Tale om; det maa her i det af Kapt. Iversen fremførte Eksempel ogsaa erindres, at Invaliditæterstatningen er større end Døds-erstatningen. Det er rigtigt, at der mangler en Forsørgelse i de 9 Uger, men Foreningens Forsøg paa at faa en saadan indført ved Loven var desværre glippet. En Sygeforsikring kan etableres, naar det viser sig, at der er Trang til den. Overfor Kapt. Jensen fastholdt han de store Betæneligheder, der maatte være for Rederne ved at gaa til forsøgede Udgifter paa dette Omraade.

Konsul Rechnitzer gav Meddelelser om de af Arbejderforsikrings-Raadet hidtil fastsatte Erstatninger. Han udtalte, at Sagerne efter hans Mening af Raadet behandlede efter virkelig liberale Principer. Han paaviste gennem et Eksempel den Betydning, Forsikringen havde ogsaa for den mindre Skibsfart.

Dirigenten troede, at man vilde imødekomme et almindeligt Ønske, hvis man oprettede en Sygeforsikring indenfor Forsikringsforeningen.

Hansen, Faxø, henstillede til Forsikringsforeningen at tage Spørgsmaalet om en Sygeforsikring op. Søfolkene burde bidrage til en saadan.

Konsul Rechnitzer mindede om, at Foreningen i sin Tid havde rejst Spørgsmaalet om Ulykkesforsikring, og at man havde gjort, hvad man kunde, for at faa det ordnet saaledes, at Folkene gav et Bidrag.

Iversen, Nyborg, udtalte, at alle burde være tilfreds med Loven, som den er.

Westh, Bornholm: Faar man den erlagte Præmie tilbage, naar Skibet ikke kommer ud at sejle.

Christiansen, Odense: Hvorledes forholdes der med Præmien, naar man faar et andet Skib; skal der da betales ny Grundpræmie?

Kapt. Madsen fandt det uden Betydning, om man betalte Præmien i Januar eller ved Udmønstringen.

Direktør Drechsel: Man faar godtgjort Præmien for den Tid der ikke er antaget Folk paa Skibet, der falder ind under Loven, altsaa vel som Regel den Tid, Skibet ikke sejler. Naar Rederen sælger sit Skib og faar et nyt, maa der som Regel betales ny Grundpræmie; med Forsikringens nuværende Ordning lader dette sig vanskeligt undgaa.

Christiansen, Odense: Repræsentanterne i Arbejderforsikrings-Raadet bør ikke være saa meget fraværende paa Sejlads, som det for nogle Vedkommende er Tilfældet.

Konsul Rechnitzer antog, at det Forhold, hvortil Kapt. Christiansen sigtede, vilde blive ordnet tilfredsstillende.

Diskussionen afsluttedes med en Henstilling om at søge gennemført en senere Betalingstermin for Præmien.

Sømærker m. m.

Det vedtoges efter en kort Diskussion at rette fornyet Henvendelse til Randers Havneudvalg om Vinddrivernes Forhold i Fjorden.

Der rejstes fra flere Sider Klage over de nuværende Sømærkers mangelfulde Tilstand og fremsattes Henstillinger om forskellige Forbedringer.

Adressekommissionen i Danzig,

Efter en kort Diskussion, hvori deltog Kaptajnerne Madsen Christensen, Aarhus, Hansen, Faxø, og Christiansen, Aalborg, og Skibsmægler Otto Daentzer, Stettin, besluttedes det, at Afdelingens Medlemmer bør nægte at betale Adressekommission til Danzig og Stettin. Spørgsmaalet henvistes iøvrigt til Udvalget ang. Minimums Raterne.

Befragtninger fra Bornholm.

Der forelaa Anmodning fra Bornholm om at slutte Befragtninger dertil pr. Cent og ikke pr. Ton, hvorved man taber 1½ pCt. Herom var der Enighed. Spørgsmaalet henvistes til ovennævnte Udvalg.

Til Medested i 1908

valgtes Svendborg.

Til Repræsentant

ved Hovedforeningens Generalforsamling i Marstal i Aar valgtes Kaptajn Albertsen, Marstal, med Kapt. Christiansen, Odense, som Suppleant.

Kredsformændene.

Til Kredsformand i Bandholm valgtes Kapt. Jørgensen, Fører af „Hjemmet“. Kredsformændene blev anmodet om at vælge 1 eller 2 Suppleanter.

Udvidelse af Afdelingen.

Albertsen, Marstal, foreslog at Afdelingen udvidedes til at omfatte Skibe paa indtil 80 Tons Netto i Stedet for, som nu, 60 Tons.

Formanden Kapt. Jensen, anbefalede at gaa til 100 Tons Brutto.

Albertsen kunde godt gaa med hertil, der var ikke stor Forskel paa de to Forslag.

Th. Nielsen, Svendborg, anbefalede Udvidelsen.

Efter at endnu Dirigenten havde anbefalet Forslaget, vedtoges det enstemmigt at udvide Afdelingen til Skibe paa 100 Tons Brutto.

De paa Dagsordenen opførte Sager var hermed behandlet. Tilbage stod endnu en Forhandling om forskellige Forhold og Foretagelse af Valg.

Konsul Rechnitzer: Det Udvalg, der skal vælges angaaende Fragtraterne, bør hurtigst muligt træde sammen i Kjøbenhavn og snarest faa Samarbejdet med de udenlandske Redere i Gang. Konsulen, der paa Grund af forestaaende Afrejse maatte forlade Mødet, udtalte sin Tak for de gode Forhandlinger, der havde fundet Sted, hvorefter Dirigenten takkede ham for hans Deltagelse i Mødet og udbragte et af stærke Hurraraab besvaret Leve for ham.

Kapt. Asmussen, Egersund, udtalte, at han snarest vilde forelægge det nedsatte Udvalg en Fortegnelse over Fragtrater fra Egersund.

Kapt. Petersen, Kolding, spurgte, om der ikke kunde gøres noget for at forbedre Forholdene ved Faxe Havn.

Kapt. Iversen anbefalede at rette en Henvendelse til Havnens Bestyrelse.

Det vedtoges at indsende et motiveret Andragende til Bestyrelsen for Faxe Kalkbrud om en Udbedring og bedre Belysning af Havnen.

Kapt. Christiansen, Aalborg, fremhævede Ønskeligheden af Ledefyr over Løgstør Grunde. — Efter en kort Diskussion vedtoges det paany at indgive Andragende herom i Tilslutning til det af Skibsførere, der besejler Limfjorden, m. fl. allerede indsendte Andragende.

Til Medlemmer af Udvalget angaaende Minimums Raterne valgtes derefter (for Marstals Vedkommende ved et senere afholdt Suppleringsvalg): Kapt. Albertsen, Marstal, Kapt. S. P. Christensen, Aarhus, Kapt. Christensen, Kjøbenhavn, Kapt. J. Hansen, Faxe, Kapt. Hansen, Marstal, Kapt. C. Jensen, Hellerup. Der vil desuden være at vælge et Medlem af Udvalget for Bornholm. Udvalget søges suppleret med Repræsentanter for „Verband Deutscher Küstenschiffer“, „Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg“ og „Vestkustens Sjöfartsförening“.

Til at repræsentere Afdelingen ved de forestaaende Generalforsamlinger i „Verband Deutscher Küstenschiffer“ i Hamburg og „Vestkustens Sjöfartsförening“ i Lysekil valgtes for førstnævntes Vedkommende Kapt. Gadeberg, Vejle, Kapt. Petersen, Strandhuse ved Kolding, for sidstnævntes Kapt. S. P. Christensen, Aarhus.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ingen nævneværdige Forandringer bragt, hverken i Kulfragterne eller de hjemgaaende Markeder. Det er stadig lige vanskeligt at skaffe Lastetørn paa Kulpladserne, hvorfor Ekspeditionerne gennemgaaende er langsomme, og hvad Priserne for Bunkerkul angaar, da er disse vedblivende overordentlig faste med ringe Udsigt til, at de i den nærmeste Fremtid skal gaa lavere, thi Begæret for Kul er overalt stort, og desuden gaar der Rygter om Strejke i de skotske Gruber fra Udgangen af Marts, hvis ikke Arbejderne faar en betydelig højere Løn. Kulpriserne tør nok siges nu at være gennemsnitlig mindst 25 pCt. højere end i Fjor paa denne Tid og hele første Halvdel af forrige Aar, og det er da en Selvfølge, at Fragterne maa og skal i Vejret for at ækvivalere denne Prisstigning. Paa Papiret og for Udenforstaaende kan det se nok saa kønt ud, at Bruttofragten er saa og saa meget højere end de nærmest foregaaende Aar, men man maa tage Kulstigningen i Betragtning, ligeledes de længere Ophold næsten alle Vegne og de forøgede Pladsomkostninger baade her og der. De fleste Hjemfragter levner ikke store Fortjenester, men maaske kan der snart komme lidt Bedring i Tingene, navnlig i Kornafskibningerne fra Nord- og Sydamerika, thi i Rusland er det nu saaledes, at det indenlandske Begær, grundet paa Hungersnøden i flere Dele af Riget, ikke alene ikke kan tilfredastilles, men der maa stadig købes Hvede og Rug fra Udlandet. Følgen heraf er en betydelig Prisstigning paa disse Kornsorter, og naar nu Sydrusland kun kan eksportere forsvindende til de konsumerende Lande, maa Varen skaffes andet Steds fra, nemlig fra Amerika, La Plata, Indien etc., hvilket betyder længere Rejsevarighed for Damperne, og dette kan kun bidrage til at afstive Markedet. Hørhjemme omkring er der yderst lidt at gøre, thi Østersøen er næsten ganske blottet for Laster, og Ballast-Kulsejlds betaler sig heller ikke til de nu opnaelige Fragter. Pr. f. o. w. og senere er Raterne fra Botten fremdeles ikke særlig fristende, og Rederne vil sikkert gøre klogt i ikke at slutte forud, med mindre de kan faa en hel Del højere Fragter, end hvad der betales forrige Sæson. Alene de højere Kulpriser synes at skulle diktere en saadan Fremgangsmaade. Hvad Fragtraterne for den forløbne Uges Vedkommende angaar, da kan vi i det hele og store henvisse til Noteringerne i vort forrige Nummer.

Fragtmarkedet for Sejlere har ligget fuldstændigt uforandret i den forløbne Uge, og med den vedblivende Vinter bliver saa godt som intet gjort. Kun Trælastbefragtningen gaar stadig ret livligt, og der sluttet gennemgaaende til Rater som opgivet i tidligere Beretninger.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 9. Februar i Forsamlingssalen, Holmens Kanal 18.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, bød den talrige Forsamling Velkommen, og Kaptajn J. J. Benedictsen overtog Dirigenthvervet.

Formanden gennemgik Regnskaberne for Aaret 1906. Den egentlige Foreningskasse med Ligbører- og Søbrudnekassen havde en Indtægt af Kr. 12,480.82, deri indbefattet Kassebeholdningen Kr. 1,409.08 ved Aarets Begyndelse. Den største Indtægtspost var Lejeindtægten af Gaarden ved Holmens Kanal, Kr. 6,990, derunder Kr. 1,200 for Formandens Kontor og Bolig. Medlemskontingent udgjorde Kr. 1,490.50, stilleliggende Medlemmers Kontingent Kr. 288, 3 ny Medlemmers Indtrædelsesafgift Kr. 184, Æresmedlemmers Bidrag Kr. 40. Skipperstiftelsen har refunderet 1,000 Kr. som dens Andel i Administrationsudgifter. — Udgiften er opført med Kr. 12,480.82, derunder Kassebeholdning ved Aarets Udgang

Kr. 2,943.47. Administrationsudgifter m. m., derunder Formandens Kontor og Bolig, udgjorde Kr. 4,874.12, Ejendomsomkostninger som Renter, Skatter, Reparationer, Renholdelse m. m. beløb sig til Kr. 3,236.23. 200 Kr. er ydet i Bidrag til Fællesrepræsentationen for dansk Skibstædt. 100 Kr. til Sømandsskolen paa „Hvalfisken“.

Understøttelseskassen begyndte Aaret med en Kassebeholdning af Kr. 5,640.11, og Aarets hele Indtægt er opført med Kr. 11,338.41. Udgiften er opført med samme Beløb, deri indbefattet Kassebeholdningen ved Aarets Udgang, Kr. 4,553.04. Der er ydet følgende Understøttelser: Til 6 gamle Medlemmer ialt 310 Kr., til 47 Enker ialt 2,350 Kr., til 7 Børn ialt 140 Kr., og i ekstraordinære Understøttelser er ydet ialt 325 Kr. Til Vedligeholdelse af Gravsteder er anvendt Kr. 66.48.

Skipper-Stiftelsens Kasseregnskab udviser en Indtægt af Kr. 17,660.51 foruden 930 Kr. i Gaver, ialt Kr. 18,590.51. Deraf var Kr. 8,767.50 Lejeindtægt, Kr. 6,101 Renter af Obligationer m. m., Kr. 780 Andel i det Suhrske Legat og Kr. 1,000 Andel i de Spanjerske Legater. — Af Udgifterne var Kr. 3,250 Renter, Kr. 2,187.03 Skatter, Afgifter og Brandkontingent. Lejegydgørelser beløb sig til Kr. 2,750, Reparationer til Kr. 4,407.07 og Nytaarsgave til 9 Skippere og 24 Enker i Stiftelsen til Kr. 1,050. Den samlede Udgift var Kr. 18,157.29 og med Kassebeholdningen ved Aarets Udgang, Kr. 433.22, ialt Kr. 18,590.51.

Af Foreningens Status fremgaar, at Skipper-Foreningen den 31. December 1906 ejede Kr. 509,145.03 efter Fradrag af Prioritetsskølden i Gaarden ved Holmens Kanal Kr. 37,000 og Prioritetsskølden i Stiftelsens Bygning, Hj. af Victoria- og Istedgade, Kr. 74,000. Gaarden ved Holmens Kanal er bogført for Assurancesummen Kr. 90,000 og Stiftelsens Bygning for Kr. 286,900. Desuden er der til Foreningen henlagt Legater til et samlet Beløb af Kr. 313,100.

Samtlige reviderede Regnskaber godkendtes enstemmigt. For manden aflagde derpaa Beretning for det forløbne Aar. Han mindede de i Aarets Løb indtrufne Dødsfald. Tre Medlemmer var afaaet ved Døden og ligeledes tre af de i Stiftelsen boende Enker. Særlig maatte Foreningen beklage Kaptajn Lunds Død: Vi bevarer de atdøde Kolleger og Kollegers Enker i venligt Minde! (Forsamlingen rejser sig).

Endnu et smærteligt Tab havde Foreningen nylig lidt ved Medlem af Bestyrelsen Kaptajn C. C. E. Schmiegelows Død. Han har i mange Aar været et virksomt Medlem af Bestyrelsen og var allerede i 1853 første Gang Revisor. Sit kærlige Sindelag har han lagt for Dagen ved at skænke Enkekassen en Gave paa 3000 Kr. (Forsamlingen rejser sig).

Formanden meddelte, at der i Aaret 1906 indtraadte tre ny Medlemmer. Den 1. Januar 1907 var Medlemsantallet 128. Foreningen har i det forløbne Aar udredet i Understøttelse samt i Lighbærer- og Søbrudnepenge et samlet Beløb af 3,250 Kr. I Stiftelsen var der ved Aarets Udgang 27 Friboliger, og 7 Lejligheder var udlejet til Foreningsmedlemmer, saadannes Enker og ugifte Døtre. Den Hjælp, der ydes i Form af Fribolig eller Afslag paa Leje, kan ansættes til en samlet aarlig Sum af ca. 10,000 Kr. Desuden er der af Stiftelsens Midler ydet 2,750 Kr. i Huslejegodtgørelser og 1,050 Kr. i ekstraordinære Understøttelser til Beboere i Stiftelsen. Til 35 i Stiftelsen boende Familier og enkelte Personer er der i Vinteren 1906—07 uddelt 178 Tdr. Gaskokes.

I Stiftelsen er der foretaget Reparationer og Nyanskaffelser, der har kostet lidt over 4,400 Kr.

Stiftelsen har modtaget 920 Kr. i Gaver. Som sædvanligt har Det kongl. octroierede Sø-Assurance-Compagni, De private Assurandører, Den københavnske Søassuranceforening og Fjerde Søforsikringsselskab ydet hver 200 Kr., A. N. Hansen & Co., Jacob Holm & Sønnen og Moses & Søn G. Melchior hver 40 Kr. samt Enkefru E. Hvidt 10 Kr.

Kaptajn Lohman har skænket Foreningen et smukt og mærkeligt Kompas, forfærdiget i Begyndelsen af næstforrige Aarhundrede (1700) af Instrumentmager Jensen (nu Instrumentmager Weilbach, Amaliegade).

Fra Kaptajn Hein har vi modtaget den store, smukke og til de mindste Enkeltheder nøjagtige Model af det gamle danske Orlogsskib, Lineskibet „Norske Løve“. Modellen er bleven smukt restaureret paa Orlogsværket.

Endvidere har vi modtaget det værdifulde oljemalede Portræt af Kaptajn Leth, som i Aarene 1850—57 var Foreningens Formand, samt et ligeledes oljemalet, fortrinligt Portræt af Skibskaptajn S. C. Sevel, som i 1899 skænkede Foreningen et Legat paa 6,400 Kr.

Endnu en Gave maa nævnes, nemlig to mærkelige gamle Navigationsbøger fra næstforrige Hundreaar.

Legaterne har ikke undergaaet nogen Forandring i Aarets Løb.

Bestyrelses-Valg. De efter Tur fratrædende Repræsentanter O. Hansen og C. F. J. Schmiegelow genvalgtes, og i Stedet for C. C. E. Schmiegelow, der er afaaet ved Døden, valgtes O. Tidemand. — Revisorerne og Suppleanterne genvalgtes.

Formandens Gage. Formanden forlod derefter Salen, og Kaptajn Hansen foreslog paa Bestyrelsens Vegne

at forhøje Formandens Gage fra 1600 Kr. til 2000 Kr. aarlig. I Sommer, vedblev han, da Kaptajn Knudsen var syg, mærkede vi ret, hvorledes vi maatte savne ham. Nu, han igen er rask, er han atter paa Stiftelsen daglig, og der er overalt en Orden, som man ikke træffer Mage til mange Steder. Hans Arbejde er desuden overordenlig stort, hvad der følger af sig selv, da Foreningen ejer over en halv Million, og Legaterne over 300,000 Kr., og han desuden administrerer Enke- og Hjælpekassen o. s. v.

Kaptajn Bønde foreslog, at Gageforhøjelsen fik tilbagevirkende Kraft, saa den kom til at gælde fra 1. Januar 1906. Det var nemlig allerede i Fjor Mening for at forhøje Gagen, og det skyldtes nok kun en Forglemmelse, at denne Sag ikke kom frem paa Generalforsamlingen.

Det vedtoges enstemmigt at forhøje Gagen til 2000 Kr. aarlig fra 1. Januar 1906 at regne.

Kaptajn Knudsen, som derefter kom til Stede, udtalte sin Tak til Bestyrelsen og Generalforsamlingen.

Kaptajn Bønde udtalte Forsamlingens Glæde ved atter at se Kaptajn Knudsen rask i sin Midte og Ønsket om, at han endnu i mange Aar som Formand vil varetage Foreningens Anliggender.

Forsamlingen viste sin Tilslutning hertil ved at rejse sig.

Skipperforeningens Enkekasse

afholdt den 11. Februar aarlig Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, aflagde Beretning for Aaret 1906 og fremlagde Regnskabet.

Der var i Juni Termin tildelt 52 Enker et halvt Aars Pension à 20 Kr., i December Termin 48 Enker et halvt Aars Pension à 20 Kr.

Kassen ejede ved Aarets Udgang Kr. 67,076. Medlemmernes Antal var 30.

Ugens Havarier.

Franz, Dpsk. af Kiel, er paa Rejsen til Stettin med Majs grundstødt paa Schønheyder Puller og har Forskibet fuldt af Vand. Svitzers assisterer.

Vega, Skonnert af Marstal, har, paa Rejsen fra Wemyss til Svendborg med Kul, haft haardt Vejr i Nordøen og faaet Skade ovenbords. Skibet søgte ind til Frederikshavn for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Staal-Skruedamperen „Vera“, bygget hos Messrs. Wood, Skinner and Co. paa Tynen, er der, i Følge „Sh. Gaz.“, fornylig foretaget Prøvetur. Skibet, der er bygget for Ordre Firmaet Martin Carl, København, er af enkeltdek Typen med Poop, lang Bro og Bak og er forsynet med dobbelt Bund efter Cellesystemet til at føre Vandballast og desuden med for og agter Peak Tanke. Maskinerne, der er konstrueret af North Eastern Marine Engineering Company, Wallsend on Tyne, bestaar af deres nyeste Triple-Ekspansionstype med Cylindre paa 17 $\frac{1}{2}$ “, 29“ og 48“ i Diameter og et Stømpelslag paa 33“. Dampen udvikles af en stor Staalkedel, der arbejder ved højt Tryk.

Til Trods for uheldigt Vejr under Prøveturen arbejdede Maskinerne til de om Bord værende Repræsentanters Tilfredshed. Blandt Repræsentanterne var Hr. M. Carl jun., Kaptajn Larsen og Hr. Henriksen, som har haft Opsyn med Bygningen af Skibet og Maskinerne.

Efter Prøveturen afgik Skibet til Sunderland for at indtage sin første Ladning.

Hamburg—Amerika Linjen har, i Følge „Sh. Gaz.“, hos Messrs. Furness, Witby and Co., West Hartlepool, bestilt

tre ny Dampere paa hver 5,000 Tons d. w. Skibene, der skal anvendes i Fart paa Vestindien, skal gaa med en Fart af c. 13 Knob. Maskinerne bygges hos Messrs. Richardson, Westgarth and Co.

Lørdag den 9. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet. Skibet, der fik Navnet „Emilie“, bygges for Røgning Dampskibsselskabet Cathrine i Aalborg og er bestemt for Fragtfart. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Sandpumpedamper til Kjøbenhavn.

Skonnert „Duen“ af Ommel er, i Følge „Ærø Avis“, af Skibsfører Boutrup solgt til et Rederi i Lysekil i Sverrig for 16,500 Kr. Skonnerten maaler 75 Brutto Tons og er bygget i Aaret 1899.

Skibsfører S. Svendsen i Marstal har solgt den ham tilhørende Galease „Haabet“, der maaler 60 Brutto Tons, til Skibsfører Rasmussen, Søby, for 5,500 Kr.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok har gennem sin herværende Repræsentant, Ingeniør Holtermann, fra Det forenede Dampskibsselskab modtaget Bestilling paa Bygningen af to store Staallægtene.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibaprovidering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. Februar.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Pillau 9. Februar fra Antwerpen. — Alexandra, Rabe, ank. til Boston 31. Jan. fra Kristiania. — Algarve, Borries, afg. fra Rouen 9. Febr. til Firth of Forth. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 4. Febr. fra Algier. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Libau 10. Februar fra Methil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 11. Febr. fra Filadelfia. — Antwerpen, Madsen, ank. til Windau 10. Febr. herfra. — Arno, Strubberg, afg. fra Algier 9. Februar hertil. — Axëlhus, Sørberg, afgik fra Trondhjem 8. Febr. Syd paa. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, afgik fra London 10. Febr. hertil. — Beira, Lunge, afg. fra Malaga 11. Febr. til Gibraltar. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Catania 11. Februar til Gibraltar. — C. F. Fietgen, Thomsen, ank. til Kristiania 12. Februar fra Kristianssand. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ank. til Newcastle 8. Febr. herfra. — Douro, Mortensen, ank. til Swansea 8. Febr. fra Dunkerque. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 11. Febr. fra Libau. — Florida, Ørum, ank. hertil 20. Januar fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 3. Febr. fra Alloo. — Garonne, Kromann, ank. til Dunkerque 9. Februar fra Havre. — Georgios I, Bjørn Sørensen, ank. til Windau 11. Febr. herfra. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristianssand 9. Februar til New York. — Hjelm, Sørensen, afgik fra Randers 11. Febr. til Helsingør. — Hengest, Harder, ank. hertil 8. Februar fra Hull. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Savona 11. Februar til Leghorn. — Jolantha, Simonsen, ank. til Newcastle 12. Februar herfra. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 7. Febr. fra Windau. — Kentucky, Staal, ank. til New York 5. Februar herfra. — Kiev, Jørgensen, ank. til Methil 11. Febr. fra Hull. — Kursk, Gommesen, ank. til Antwerpen 7. Febr. fra Pillau. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ank. til Tunis 11. Febr. fra Havre. — Loire, Craignou, ank. til Windau 10. Februar herfra. — Louise, Kruse, afgik fra Pillau 10. Febr. hertil. — Louisiana, Andresen, afgik fra New York

7. Februar hertil. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afgik fra Dartmouth 5. Februar til Boston. — Maja, Iversen, afg. fra Hamburg 11. Februar hertil. — Moskov, Meldahl, ank. til Libau 9. Februar herfra. — Morsø, Jacobsen, ank. til Hamburg 11. Febr. herfra. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 31. Januar hertil. — Nishnij Novgorod, Niderse, ank. til Antwerpen 8. Febr. fra Pillau. — Nordjylland, Kragh, ank. til London 11. Februar herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Dundee 10. Februar fra Montrose. — Omsk, Jonsen, afgik fra Hull 10. Februar til Windau. — Oscar II, Hempel, ank. til New York 6. Febr. fra Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. til Bordeaux 9. Februar fra Dunkerque. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 12. Febr. for Pillau. — Rita, Schibbye, ank. til Danzig 8. Februar herfra. — Riberhus, Bønnelykke, afg. fra Arendal 10. Febr. Nord paa. — Seine, Dampt, ank. til Dunkerque 8. Februar herfra. — Texas, Andersen, afg. herfra 20. Januar til New Orleans. — Thyra, Fischer, pass. Brunsbüttel 10. Febr. for Hull. — Tiber, Bech, afgik herfra 5. Februar til London. — United States, Wulff, ank. hertil 16. Jan. fra Kristiania. — Vendsvssel, Jacobæus, ank. hertil 12. Febr. fra Vestnorge. — Viking, Meyer, ank. til Havre 8. Februar fra Antwerpen. — Vadse, Poulsen, afgik fra Liverpool 9. Febr. hertil. — Rogaland, Wiese, afg. fra Stettin 10. Februar til Manchester. — Bodil, Larsen, ank. til Havre 6. Februar fra Rouen. — Peruvia, Dresse, afgik fra New Orleans 18. Jan. hertil. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Leith 5. Februar til Færøerne. — Ceres, Gad, ank. til Seydistjord 9. Februar bestemt til Island. — Laura, Aasberg, afgik fra Reykjavik 1. Febr. hertil. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Reykjavik 4. Februar direkte hertil.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ank. til Stax 8. Febr. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Stockholm 5. Februar. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Bristol 6. Februar. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. til Bona 9. Febr. — Volmer, J. Petersen, ank. til Blyth 7. Febr. — Dan, Th. H. Petersen, ank. til Huelva 4. Februar. — Uffe, Juul Larsen, afgik fra Huelva 28. Januar. — Knud II, Meyer, afgik fra Homs 3. Februar. — Danmark, Kraemer, ank. til Skira 12. Februar. — Ragner, Holst, afgik fra Marseille 12. Februar. — Skjold, Rise, afgik fra Sunderland 9. Febr. — Halvdan, Hansen, ank. til Soussa 11. Februar. — Olaf, J. P. Jørgensen, afgik fra Savona 11. Februar. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Jacksonville 9. Februar. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til Charleston 6. Februar. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afgik til Skira 10. Februar.

Viking, Bjørn, Danholt, ank. til Korsør 11. Februar. — Vagn, B. Mahncke, afg. fra Tunis 5. Febr. — Ulf, C. Huus, afgik fra Bona 4. Februar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Kallundborg 7. Febr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Baltimore 24. Januar, best. til Windau. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Baltimore 31. Jan. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Odessa 25. Jan. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Barry Dock 4. Februar. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Newport 4. Febr., bestemt til Genua. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. fra Libau 6. Febr., bestemt til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra St. Vincent 4. Febr., bestemt til River Plate. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Newport 6. Februar, bestemt til Brindisi. — Johan Siem, Petersen, afg. fra Pillau 10. Februar, best. til Hange. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. til Santander 1. Februar.

Danmark. Ansgar, Madsen, afgik fra Korsør 10. Febr. — I. N. Madvig, Schjødt, afgik fra Gand 9. Februar. — Hamlet, Lau, afgik fra Aarhus 9. Febr. — Helge, Olsen, afg. fra Windau 5. Februar. — Rolf, Olsen, ank. til Konstantinopel 9. Febr. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ank. til Aleksandria 2. Februar.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, afgik fra Huelva 12. Februar. — Helga, Olsen, ank. til Tynen 9. Februar. — Martha, Christensen, ank. til Charente 7. Febr. — Elna, Rathje, ank. til Nizza 12. Februar. — Therese, Pedersen, ank. til Tulon 10. Febr. — Simone, Møller, ank. til Cette 10. Februar. — Jeanne, Løffler, afgik fra Seaham 12. Febr. — Vera, Rise, afgaaet fra Rochefort 12. Februar.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Ghent 10. Febr., best. til Rendsburg. — Nancy, Jessen, afgik fra London 8. Febr., best. til Cette. — Nautik, Nielsen, ank. til Køningsberg 6. Februar. — Nordøen, Gram, afgik fra Neufahrwasser 7. Februar, bestemt til London. — Nexos, Basse, afgik fra Reval 10. Febr., best. til Ghent. — Nora, Pedersen, afgik fra Garston 7. Februar, best. til Aarhus. — Cito, Uldall, ank. til Aarhus 10. Febr. — Ellen, Gregersen, ank. til Port Talbot 6. Februar. — Fylla, Christensen, ank. til Esbjerg 11. Februar. — Gerda, Iversen, ank. til Leith 11. Februar. — Napoli, Brinch, afgik fra Esbjerg 11. Februar, bestemt til Methil. — Bodil, Larsen, ank. til Port Talbot 8. Februar. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Antwerpen 11.

Febr. — Nerma, Lauritzen, afgik fra Esbjerg 12. Februar, bestemt til Granton. — Alfa, Jørgensen, ankom til Messina 6. Februar.

Jylland. Ebba, Meinertz, afgik fra Messina 12. Februar, bestemt til Bona. — Ingrid, Winther, afgik fra Ghent 9. Februar, bestemt til Cardiff. — Karen, Eriksen, ankom til Tynen 11. Februar.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Odense 10. Februar, bestemt til Grimsby. — Alexy, Lorentzen, ank til Grimsby 8. Februar. — Dagny, Fischer, afgik fra Neustadt 13. Febr., best. til Grimsby. — Mary, Clausen, afg. fra Esbjerg 9. Febr., bestemt til Methil.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ankom til Kbhvn. 9. Febr.

Union. Gallia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 10. Februar, best. til Methil.

Inga. Carbonia, Winckler, afg. fra Rotterdam 11. Febr., best. til Blyth.

Dan. Fiona, Hansen, ankom til Kings Lynn 11. Febr. — Selandia, Troensegaard, ank. til Windau 12. Februar.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Februar. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Odessa 18. Januar. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Windau 8. Febr. — Fredensborg, Winther, afgik fra Methil 10. Febr. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Benisar 3. Februar. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Blyth 7. Februar. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Rotterdam 10. Februar. — Rosenborg, Hansen, afgik fra Bilbao 7. Febr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Sevilla 9. Februar. — Søborg, Fischer, ankom til Livorno 31. Januar. — Uranieborg, Schmidt, ankom til Blyth 7. Februar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, afg. fra Windau 7. Febr. — Klampenborg, Palm, ankom til Philipville 31. Januar. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Hamburg 9. Febr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Sunderland 11. Febr. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Burntisland 7. Februar. — Tuborg, Agerlin, ankom til Blyth 9. Febr. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Rotterdam 9. Febr. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kiel 7. Februar.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ankom til Cardiff 11. Februar. — Dansborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 3. Februar. — Jægersborg, Larsen, ankom til Bordeaux 11. Febr. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Genua 11. Febr. — Stegelborg, Lund, ankom til Genua 1. Febr. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Methil 9. Februar.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Helsingør 5. Febr. — Peter Mærsk, Grove, ank. til Sunderland 10. Febr.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Plymouth 7. Februar.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Swinemünde 11. Februar.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Liverpool 12. Februar.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Grangemouth 9. Febr. — Helene, Sørensen, afg. fra Blyth 9. Febr., bestemt til Neufahrwasser. — Agnete, Petersen, ankom til Aalborg 8. Februar. — Hermia, Hansen, ankom til Boness 9. Februar. — Alice, Schultz, afgik fra Korsør 10. Februar, bestemt til Hull. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Grangemouth 11. Februar. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 9. Februar, bestemt til Kiel.

Det østasiatiske Kompagni. Siberien, Madsen, afgik fra Port Said 4. Februar. — Nikobar, Rambusch, ankom til Aden 13. Decbr. — Kina, H. P. Berg, ankom til Kobe 9. Februar. — Cambodia, Dahlenborg, afgik fra Moji 28. Jan. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Hongkong 11. Februar. — Anamba, Juel-Hansen, ankom til Bangkok 8. Februar. — Siam, Cortsen, ankom til Marseille 8. Februar. — St. Domingo, F. Gabe, ankom til Marseille 11. Febr. — Indien, Ingemann, afgik fra Chafoo 5. Febr. — Birma, C. Jensen, afgik fra Colombo 7. Februar.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, afg. fra Cadix 1. Februar, bestemt til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afgik fra St. Thomas 11. Febr., bestemt til La Coruna. — St. Croix, van Deurs, ankom til Kbhvn. 8. Februar.

Ærs. Erindring, Hansen, ank til Burntisland 4. Febr. — Enigheden, Svane, ankom til West Hartlepool 5. Febr. — Energi, Nielsen, ankom til Methil 5. Februar.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, afg. fra Tuborg 8. Februar. — Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til Grangemouth 8. Februar. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Boness 11. Febr. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Methil 9. Febr. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Helsingør 14. Februar

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Helsingør. — London, Bom, afgik fra Kbhvn. 9. Febr. — Paris, Tholander,

ank. til Burntisland 7. Febr. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Liverpool 6. Februar.

Merour. Berlin, Krogh, ankom til Genua 5. Februar. — Wien, Brink, afg. fra San Pedro 20. Jan. — Roma, v. Thun, afgik fra Sfax 9. Februar.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ankom til Korsør 9. Februar. — Clara, Magleby, ankom til Kbhvn. 12. Februar. — Erik, Jakobsen, afgik fra Kbhvn. 10. Febr., bestemt til Seaham. — Axel, Christensen, ankom til Malmø 9. Februar. — Asger Ryg, Thorkelin, afgik fra Kbhvn. 9. Febr., best. til Grangemouth. — Jørgen Jensen, Grau, afg. fra Nyborg 12. Februar, best. til Granton. — Ulrik Holm, Bennelycke, afgik fra Korsør 9. Februar, bestemt til Grimsby. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Novorossiisk 31. Januar. — Angantyr, Holm, ankom til Ghent 12. Febr. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Kiel 9. Februar. — Farmatyr, Nielsen, afgik fra Sfax 29. Januar, best. til Brest. — Veratyr, Villadsen, afgik fra Rufisque 10. Februar, best. til Marseille. — Ahsalon, Jensen, afgik fra West Hartlepool 12. Februar, best. til Tynen.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Tuborg 11. Febr. — Freja, Henningsen, afgik fra Sunderland 9. Febr., bestemt til Poole. — Tor, Hårstedt, afgik fra Malmø 12. Februar, bestemt til Kbhvn. f. Ordre. — Hertha, Rasmussen, afgik fra Stolpmünde 12. Februar, bestemt til Frederikshavn.

Det Dansk-Franeke Dampskibsselskab. Normandie, Schmidt, afg. fra Burntisland 12. Februar, best. til Dieppe. — Slesvig, Svarrer, ankom til Burntisland 10. Februar.

Hamlet. Herleve, Hintze, ank. til Swansea 11. Februar.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ankom til Aalborg 10. Februar. — Margrethe, Chr. Lund, ankom til Aalborg 8. Februar. — Henning, Clemmensen, ankom til Burntisland 11. Februar.

Sejlskibe.

Svendborg. Triton, Nielsen, ankom til London 28. Jan. — Cimbria, Nielsen, ankom til Lissabon 1. Februar. — Kruse, Larsen, ankom til Methil 3. Februar. — Standard, Rasmussen, ank. til Fowey 4. Februar. — Urania, Nielsen, ankom til Burntisland 4. Februar. — Ragnhild, Andersen, ankom til Fowey 4. Februar. — Union, Olsen, ankom til Frederikshavn 4. Februar. — Vesta, Poulsen, ankom til London 4. Februar. — Ignatz Breum, Lund, ankom til Sunderland 4. Februar. — Marie, Skov, ankom paa Brest Red 8. Februar. — London, Andersen, ankom til Neufahrwasser 6. Februar. — Cornwall, Petersen, ank. til Grangemouth 5. Februar. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Porsgrund 6. Februar. — Maagen, Jensen, ankom til Danzig 6. Februar. — Yrsa, Rasmussen, ankom til Fowey 7. Februar. — Saga, Clausen, ankom til Granton 7. Februar. — Dannebrog, Mortensen, ankom til Cardiff 8. Februar.

Ærs. Hans, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 4. Februar. — Forening, Hansen, ankom til South Alloa 5. Februar. — Thokla, Fabricius, ankom til Moss 7. Februar. — Svane, Møllmann, ankom til Tjörnö 7. Februar. — Hejmdal, Eriksen, ankom til Rio Grande do Sul 6. Februar. — Claudia, Aaberg, er ankommet til Buenos Aires. — Norden, Rasmussen, ankom til Leith 8. Februar. — Maren, Albertsen, ankom til Porsgrund 8. Februar. — Ellen, Lauritzen, ankom til Drøbak 9. Februar. — Salus, Bager, ankom til Boness 11. Februar. — Hosanna, Philipsen, ank. til Leith 9. Februar. — Industri, Raahauge, ankom til Peer 9. Februar. — Norma, Nielsen, ankom til Drammen 9. Februar.

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefrie Redningsbaad

anerkendt af Board of Trade.

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

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejling 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 11½ Fod, i Kanalen 10 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod. Lystønderne inden for Skagen kan ikke ventes at være paa Plads. Lystønderne Tangen, Hatterbarn, Lillegrund,

Sejre, Revsnæs, Halskov og Ostindiefarar-Grund, samt Klokketønden uden for Frederikshavn er inddraget for Is.

Store-Bælt. Korsar. Jærnstativet, hvorfra Korsar V.-Ledefyr vises, er forhøjet 12 Fod, saa det nu er 36 Fod højt. Fyrets Højde er uforandret.

Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. Sandhagen og Stenhagen Fyr er midlertidig slukket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Kallø, Strömmingsbådan og Kaskö. Kallø Fyrs øvre Fyr viser nu hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 28° V. gennem V. til N. 26° V., grønt Hurtigblink fra N. 26° V. gennem N. til N. 10° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 10° Ø. til N. 27° Ø., rødt Hurtigblink fra N. 27° Ø. til Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra Ø. til S. 62° Ø.

Strömmingsbådan Fyr har faaet mere røde Glas, hvorfor Lysevnen er aftaget.

Kaskö (Skälgrund) Fyr er forstærket.

Bottniske Bugt. Waas Distrikt. Lilla Glöppsten. Paa Lilla Glöppsten er opført en hvid Baake med Trekant med Spidsen opad. Højden: 17 Fod. 63° 6' N. Br. 20° 52' Ø. Lgd. Holdt overet i N. 65° Ø. og S. 65° V. med Stenen SØ. for Stora Glöppstenarne leder den mellem Sømærkerne S. for Djupskär.

Finske Bugt. Helsingfors. Kronberggrundet. N. for 8 Fods Grunden Kronberggrundet, 4 1/4 Kbl. N. 75° Ø. for Skataskubbens Ø.-Kyst, er i 29 Fod Vand udsat en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. 60° 9' N. Br. 25° 1' Ø. Lgd. Ø. for samme Grund er i 29 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg. Havnefyrene ved Göteborg skal forandres saaledes:

De to hvide, faste Fyr ved Indløbet til Masthuggskajen slukkes.

De to hvide, faste Fyr midt for Frikberg og Lindholmen Værksteder paa Løbets N.-Side skal forandres til Lynfyr, der hver 3 S. viser Et-Lyn. 57° 42' 9" N. Br. 11° 55' 24" Ø. Lgd. og 57° 42' 15" N. Br. 11° 56' 7" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa den V.-lige Bølgebryders N.-ligste Duc d'Albe skal vise hvidt, fast Lys. 57° 42' 20" N. Br. 11° 57' 5" Ø. Lgd.

Det røde og grønne, faste Fyr paa den N.-lige Bølgebryders S.-ligste Duc d'Albe skal vise rødt, fast Lys. 57° 42' 21" N. Br. 11° 57' 9" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa den N.-lige Bølgebryders V.-ligste Duc d'Albe skal vise rødt Lys med Formærkelser. 57° 42' 23" N. Br. 11° 57' 9" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. I Elbens Munding ligger nu følgende Tønder saaledes: Scharhorn N. paa 53° 58' N. Br. 8° 11' Ø. Lgd. Tønde E paa 53° 58' N. Br. 8° 28' Ø. Lgd. Tønde F paa 53° 57' N. Br. 8° 29' Ø. Lgd. Tønde G paa 53° 57' N. Br. 8° 30' Ø. Lgd. Tønde H paa 53° 57' N. Br. 8° 31' Ø. Lgd. Tønde 4 paa 54° 0' N. Br. 8° 25' Ø. Lgd. Tønde 6 paa 53° 58' N. Br. 8° 30' Ø. Lgd. Tønde 9 paa 53° 57' N. Br. 8° 38' Ø. Lgd.

Belum. Belum Fyr er forandret saaledes, at det i Vinklen S. for den hvide, faste Vinkel mellem N. 58° Ø. og N. 61° Ø. viser Et-Lyn og i Vinklen N. for samme Vinkel To-Lyn.

Hamburg. Sülze. Paa Grund af Havnearbejder er Indløbet fra Brookthorhafen til Sülze spærret. Brookthorhafen NØ.-lige Bred kan ikke benyttes som Liggeplads.

Holland. Schelde. En rød Lystønde Nr. 42 A, der viser rødt Lys med Formærkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S., er udlagt i Skæringspunktet mellem Reigersbergschen Polder Ledefyr-linje og Santvliet Ledefyr-linje. 51° 21' 24" N. Br. 4° 13' 57" Ø. Lgd. Den rød og sort vandret sribede Lystønde Nr. 50 A er inddraget. Stumpstønde Nr. 50 er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 50, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 4 S. 51° 21' 50" N. Br. 4° 13' 58" Ø. Lgd.

Noorddijkpolder. Noorddijkpolder lave Fyr er flyttet lidt S. hen, saa at Fyrlinjen gaar over Valkenisse Kegelbaake i N. 69° V. 51° 22' N. Br. 4° 2' Ø. Lgd.

Omtrent den 18de Februar 1907 udlægges Fyrskibet „Schouwenbank“ atter paa Station, og den midlertidige Lys- og Fløjtstønde inddrages.

England. Medway. Little Nore. Vraget af Lægtøren „Lady of the Wave“, som laa sunket i Little Nore, 1 1/4 Kbl. N. 83° V. fra Grain Edge Tønde, er borttaget. 51° 27' N. Br. 0° 45' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Fishguard Harbour. Paa Hovedet af Bølgebryderen i Fishguard Bay gives Taagesignal med Et-Knald hver 2 1/2 Minut, naar et af „Fishguard and Rossale Railways“ Dampere ventes. 52° 0' N. Br. 4° 58' V. Lgd.

Taagesignal gives desuden med Slag paa Klokke hver 10 S.

Liverpool Bay. River Dee. Welshman Gut. I River Dee er Salisbury Middle Shoal tiltaget saa meget N. efter, at Welshman Gut er lukket. 53° 22' N. Br. 3° 15' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Fyrskibet „Cape Elizabeth“ Nr. 74 er nu udlagt paa Station og Nr. 72 inddraget.

Massachusetts. Boston Harbor. Omtrent den 1ste Februar 1907 udlægges ved V.-Kanten af den gravede Rende i Broad Sound, i Linjen mellem Nr. 2 og Nr. 4 og i lige Afstand fra dem, en Spidstønde Nr. 2 A, fra Graves Fyr i S. 71° V. og fra Narrows Fyr i N. 9 1/4° Ø., og en Spidstønde Nr. 4 A, fra Graves Fyr i S. 66° V., og fra Narrows Fyr i N. 5 1/2° Ø.

En Spirtønde, Rainford Island Tønde Nr. 1, er udlagt ved Ø.-Enden af Grunden ud for Rainford Island Ø.-Ende, fra Long Island Head Fyr i S. 25 1/2° og fra Boston Fyr i S. 66 3/4° V.

Delaware Bay. Mispillion Creek. Den røde Vinkel i Mispillion Creek Fyr, 15 Kml. NV. fra Cape Henlopen Fyr, lyser nu fra S. 60° Ø. til S. 67° Ø. 38° 56' 51" N. Br. 75° 18' 56" V. Lgd. Et nyt Løb er gravet til Indløbet af Mispillion Creek.

Virginia. Assateague. I Assateague hvide, faste Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser fra S. 22 1/2° V. til S. 60 1/2° V. Vinklens Ø.-Kant leder til Assateague Ankerplads. 37° 54' 40" N. Br. 75° 21' 23" V. Lgd.

Maryland. Chesapeake Bay. Thomas Point S. Stedet S. for Thomas Point Fyr, hvor Dampren „Macedonia“ skulde have stødt, er undersøgt; der findes ingen Hindring.

Florida. Florida Reefs. Hawk Channel. Indian Key. En Spidstønde, mærket „I K 10“, er udlagt paa Indian Key Baakes Plads. 24° 52' N. Br. 80° 39' V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Sand Island. Ved Sand Island Fyrstation er tændt to hvide, faste Bagfyr paa Ø.-Enden af Sand Island. Fyrene er anbragt 32 Alen N. 81° Ø. og 32 Alen S. 81° V. fra et Punkt, som ligger 2 1/2 Kml. N. 9° V. bagved Sand Island Fyr. Flammens Højde: 43 Fod. Fyrbaaker, der staar i 9 Fod Vand, tæt ved Øens N.-Kyst. Punktet midt imellem Fyrene ligger paa 30° 11' 57" N. Br. 88° 3' 6" V. Lgd. For Indgaende fra Søen i Mobile Bay holdes Forfyret midt imellem Bagfyrene, indtil Mobile Point Ledefyr kommer overet.

Jamaica. Kingston. Plum Point. Plum Point Fyr er atter tændt. 17° 55' 40" N. Br. 76° 46' 45" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Sergipe. Rio Real, Vasa Barris og Continguba. Uden for Barren i Rio Real er i 8 Fv. Vand udlagt en Fortøjtønde. 3 Kml. N. 65° Ø. fra Fyret ved Indløbet. 11° 25' S. Br. 37° 19' V. Lgd.

Uden for Barren i Rio Vasa Barris er i 8 Fv. Vand udlagt en Fortøjtønde, 3 3/4 Kml. N. 85° Ø. fra Signaltaarnet ved Indløbet. 11° 9' S. Br. 37° 8' V. Lgd.

Uden for Barren i Rio Continguba er udlagt en Fortøjtønde, 3 1/4 Kml. N. 80° Ø. fra Fyret ved Indløbet. 10° 57' S. Br. 37° 1' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Sortehav. Novorossisk Bay. Den røde Spirtønde ved Grunden, der strækker sig SØ. ud fra Sudzhuk (Sujuk) Point i Novorossisk Bay, er ombyttet med en rød, spids Lys- og Klokkestønde, der hver 6 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 4 S. 44° 39' N. Br. 37° 49' Ø. Lgd. Pynten hedder Sudzhuk.

Poti. N.-Enden af Bølgebryderen ved Poti Havn er ødelagt og det hvide, faste Fyr paa den slukket. 42° 10' N. Br. 41° 37' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — Vera-Cruz er erklæret fri for gul Feber.
 Italien. — Djedda, Brisbane Port, Douglas (Queensland)
 er erklæret for pestsmittet.

INDHOLD:

De ny britiske Dækslastbestemmelser. — Kjøbenhavn, den 14. Februar 1907. — Konsul Poul Mørch. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange
10 %	20 %
26 Gange	52 Gange
30 %	40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
 6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uro og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

**Emallien**

paalægges varm - 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges hold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

**Viking • Superb
 Ideal**

**Nest • Milkmaid
 Gold Medal**

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.

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

Nyt Skib til Salg.

Den af mig under Bygning staaende Jagt-Skonnert, dr. c. 65 Br. Tons, bygget af velterrede Materialier til Bureau „Veritas“ 1. Klasse, er til Salg ved Henvendelse til

Skibsbygmester P. Bonnesen
 Aalborg.

Skib til Salg.

3/4 M Skonnert „Nina“ af Løgstør, bygget Aar 1900, og efter Veritas højeste Klasse, 141 Register Ton Netto, laster 276 Ton dw., samt 93 Stander Træ, er til Salg ved Henvendelse til

Fisker Jensen
 Aggersund.

Kompagnon.

En ældre Karl, som før har sejlet, ønsker sig en Hyre i indenrigsFart, fra medioMarts. Sammen med en ædruelig og energisk Skipper vil Vedkommende godt tage Part i Skibet. Billet, mrk.: „Skib“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Dæksbaaden

„Axel“ er meget billigt til Salg. Maaler 7,67 Netto, laster 20 Tons Dødvægt og er godt udhalet. Henvendelse til Ejeren, **Karl B. Larsen, Vesterø, Løss.**

J. WILLADSEN

Smedemester. St. Hansgade 9

Aalborg

Skibsreparationer. Galvanisering.

Sandballast

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

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

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/P Progres“ „S/P Avance“.

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

Et godt Skib

som laster c. 1400 Cnt. ønskes til Købs af Skipper **J. P. Nielsen, Mullerup Havn, Slagelse.**

Skonnert

„Boline Marie“ af Thure, 8227 Netto Reg.-Tons er til Salg laster 155,000 Kilo 44 Std. Træ velsejlende og i god sejlbar Stand. Nærmere ved Skibsfører **Jørgen Hansen, Thure.**

Skonnert

„Eros“ af Mariager, 32,64 Br. Tons, der Laster 62 Tons d. w., er billigt til Salg hos Ejeren **J. Nielsen, Kougsdal pr. Mariager.**

Skibsfører.

En yngre, dygtig Skibsfører kan faa et Sejlskib, ladende godt 100 Tons, at føre i Østersøfart, imod at tage en mindre Part i samme. Billet, mrk.: „183“, modtager dette Blads Kontor.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste Præmier. Agentorer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhavn. Telefon-Nr. 42

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.

Motoren „IDEAL”

Er solidt bygget
Er sikker i Drift
Er billig i Pris

M. Sikker Hansen

Gl. Gasværk, Aalborg

Dampskibsselskabet „Østersøen“

afholder Onsdag den 20. Februar Kl. 1½ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1906 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskuddet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 15. til 18. Februar inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 12. Februar 1907.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Union“

afholder Onsdag den 20. Februar Kl. 2¼ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1906 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskuddet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 15. til 18. Februar inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 12. Februar 1907.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Onsdag den 20. Februar Kl. 3 Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1906 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskuddet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 14. til 16. Februar inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave af de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 12. Februar 1907.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Inga“

afholder Onsdag den 20. Februar Kl. 3¾ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1906 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskuddet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 1 Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 15. til 18. Februar inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren eller Opgave af de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 12. Februar 1907.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Dan“

afholder Onsdag den 20. Februar Kl. 4¼ Eftm. ordinær Generalforsamling i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1906 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fordeling af Aarsoverskuddet.
4. Valg af 1 Kommitteret.
5. Valg af 1 Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kan afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, kun fra den 14de til 16de Februar, inklusive, fra Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihænde-haveren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 12te Februar 1907.

Bestyrelsen.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjerne-kort og Stedlinie-kort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservecapital Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Ved Stranden 2. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.

Københavns ny Sandkagebageri

B. F. Abrahamsons Eff., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Sønderhavnen ved Langebo.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Losseklub
Aarhus

paatager sig alt Losse- og Lædnings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.

Ærbødigt
Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmænd,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klases Huse.

Varene bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2516a

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringa-
förättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

N. J. Pedersen

Skibsproviantering.

73 Havnegade 73
Esbjerg.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström
Hangö, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsexpedition og
Speditionforretning.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmild“.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå afval om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Alle gamle

Metaller

Messingspaaner, gl. Zink, gl.
Gummi, Zink-, Tin- og Bly-
aske købes til Eksport til
allerhøjeste Pris.

Joh. P. Boldt

Hauserg, 22. Hj. af Aabenraa, Telf. 7764

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 99

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel **Cocus** som **Hamp, Vaadtoug & Tæller**

Prøv engang ufortoldet **18 Kr.**
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERTH B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Engshavevej. V.

Bopæl:

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Februar 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Løsehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavs). Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeister“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600'x77'x24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470'x66'x22'
3 Patent-Ophalgsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

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

Adr.: St. Annas Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

**A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)**
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5801
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Condensed Milk

„Viking“ Brand usukret. „Nest“ Brand sukret.
Fineste Produkt.
Største Holdbarhed.
Faas overalt.



Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

**Otto Monsteds
Margarine**

Specielt præpareret for Skibsbrug

**Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet**

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvals

M. Rasmussen
Kgl. Hølleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 173

216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 377.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

2/350 d. w. Sejler ønskes

for 5 konsekutive Rejser med Is fra Kristiania eller
Skiensfjord til Værft, River Thames; Dybgaende omtrent
13 Fod. Gjør bedste Tilbud til John Goodschild, 88
Fenchurch Street, London.

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 4—11 Aften. Søndag 0—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 1—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf Nr 3.

Berg & Larsen

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

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud

Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Højesteretsdom.

Dampskibet „L. P. Holmblad“, tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, afgik d. 10. Oktbr. 1901 fra Aalborg til Boston, hvor det indtog Ladning hertil, deraf i Lastrummene Nr. 2 og Nr. 3 fra Bunden i en Højde af c. 7' haard Manitoba Hvæde af Vægt i Følge Konnossementerne 1,281,891 danske Pund, hvoraf de $\frac{2}{3}$ var bestemt til Firmaet Kopp & Clausen, den $\frac{1}{3}$ til et andet herværende Firma. Skibet afgik d. 9. Novbr. fra Boston og ankom d. 26. Novbr. her til Frihavnen. Losningen paabegyndtes d. 27. Novbr. og var tilendebragt d. 2. Decbr.

Under Losningen her var Bundtankene Nr. 1 og 2 bleven fyldt d. 29. Novbr., og d. 30. Novbr. Kl. 9 Fm begyndte man, samtidig med at Losningen fra Lastrum Nr. 2 fortsattes, at fylde Forpeaken med Vand ved Pumpning fra Maskinen, fordi der paa Skibets Rejse hertil havde fundet en Beskadigelse Sted ved Roret, hvis Reparation nødvendiggjorde, at Agterskibet blev løftet, og Forskibet derfor blev sænket. Under Losningen af Lastrum Nr. 2 var der bleven anbragt nogle Støtter nede i samme for at stive Skoddet af, men om Eftm. d. 30. Novbr. mente Arbejdsformanden imidlertid, at man var naaet saa vidt, at de kunde tages bort, og han beordrede dem da hevet op. 2den Styrmand, som da stod tæt ved, opdagede saa straks, at Støtterne var vaale indtil 2' fra nedan af, og han lod straks foretage en Pejling af Pejlerøret i Storlasten, som viste c. 5' Vand der. Han beordrede derpaa Pumpningen af Forpeaken standset og derpaa beordredes Storlasten pumpet læns samt Tank Nr. 1 for at tilvejebringe lige Amning, hvad der varede til noget efter Midnat d. 30. Novbr.

Forpeaken var bleven fyldt sidste Gang forinden ved Skibets Afgang fra Aalborg d. 10. Oktbr. 1901 og var bleven udpumpet igen d. 17. Oktbr., uden at man da havde mærket nogen Utæthed.

Den 5. Decbr. 1901 blev der paa Begæring af D. F. D. S. foretaget en Besigtelse af „L. P. Holmblad“, ved hvilken det oplystes, at den opdagede Lækage havde vist sig at være opstaaet om Styrbord $3\frac{1}{2}'$ fra det vandtætte Skod ind mod den tværskibs Kulkasse, hvor der fandtes at være et rundt Hul (paa c. $1\frac{1}{2}'' \times 1\frac{3}{4}''$) ind i det Blyrør, der forbandt Maskinpumpen med Forpeak-tanken. Blyrøret, der befandt sig ved Bunden af Lastrummet, var paa alle 4 Sider omsluttet af Træ, og denne Garnering, der var solid, var i god Orden uden noget Hul, men kun tæt hende ved Skoddet forsynet med en Forbindelse fra Undersiden for at mulig udsivende Vand kunde løbe bort. Ogsaa selve Blyrøret var ellers i god Stand, Hullet var øjensynlig ikke opstaaet ved Overlast eller Mangel paa Omhu fra Skibets Side, men Mærker i Kanten om Hullet tydede paa, at det var fremkaldt af Rotter, hvoraf Besætningen ogsaa kort efter Uheldet havde fundet 5 Stykker døde i Nærheden. — Den saaledes afgivne Beretning stemmede i det hele med, hvad der fremkom under Søforklaringen.

Da Losningen var færdig, viste den beskadigede Del af Hveden sig at udgøre 281,777 Pund. — Vægten af den beskadigede og ubeskadigede Hvede tilsammen viste sig at udgøre 1,317,056 Pund, = 35,165 Pund mere end Konnossementsvægten, uden at det selvfølgelig lader sig sige, hvor stor en Del af Overvægten, der hidrørte fra det indtrængte Vand. — Hele Tabet paa den beskadigede Del opgjordes ved den af Handelstandens Inspektørkontor i Frihavnen foretagne sædvanlige Regulering under fornødent Hensyn til Omkostningerne til 8,311 Kr. 20 Øre, hvoraf altsaa $\frac{2}{3}$ eller 5,540 Kr. 80 Øre faldt paa det nævnte Firma, som derfor under den paafølgende Sag for Sø- og Handelsretten har paastaet sig tilkendt dette Beløb i Erstatning. Naar Faktura-prisen lægges til Grund, fremkommer imidlertid et Tab af 7,143 Kr. 24 Øre, hvoraf Sagsøgernes Andel vilde være 4,762 Kr. 16 Øre.

I Følge Konnossementerne skulde Skibet bl. a. ikke være ansvarligt for Tab eller Skade, der hidrørte fra nogen skjult Fejl ved Skrog, Maskineri eller Tilbehør eller fra Afløb, Lækage o. s. v., og det var derhos udtrykkelig udtalt, at de paagældende Varer skulde være underkastet alle de Bestemmelser og Undtagelser fra Ansvar, som indeholdtes i den amerikanske saakaldte „Harter Act“ af 13. Febr. 1893, særlig altsaa ogsaa Forskriften i dens § 3, at naar et Skib er i enhver Henseende sødygtigt og fuldt udstyret, skal hverken det eller dets Ejere være ansvarlige for Skade eller Tab hidrørende fra Fejl eller Fejltagelser i Navigationen eller i Ledelsen („the management“) af Skibet.

I Dom af 31. Maj 1905 udtalte Sø- og Handelsretten, at den omhandlede Beskadigelse af Hveden i Lastrum Nr. 2 maatte anses for at hidrøre fra Vand, der var løbet ud af Hullet i det ovenfor omtalte Blyrør, og at dette Hul skyldtes Rotter om Bord i Skibet. Ligesom det imidlertid ikke kan tilregnes Skibet som en Fejl, at der overhovedet fandtes Rotter om Bord i samme, saaledes kan det heller ikke anses som en Fejl, særlig ikke som en Fejl, der kunde medføre Ansvar, at det omtalte Rør var af Bly, og det maa derhos antages at have været forsvarlig anbragt og godt i det hele, ligesom der ikke ses at have foreligget nogen Forsømmelse med Hensyn til, at Hullet i samme ikke var opdaget før Skibets Ankomst hertil.

Retten finder imidlertid, at de Indstævnte ikke desto mindre maa bære Ansvar for det i Lastrummet under Pumpningen indflydte Vand. Vel kunde nemlig Skibets Rejse for saa vidt ikke siges at være fuldført, som det indladede Gods endnu ikke var udloset, men den omtalte Pumpning kan, hvormeget dens Foretagelse og Paaskyndelse end var i Skibets Interesse af Hensyn til dets umiddelbart forestaaende ny Rejse, ikke siges at have haft noget at gøre med den foregaaende Rejse, der afsluttedes med Udlosningen, og der findes derfor ikke her at kunne blive Spørgsmaal om Anvendelse af Konnossementsklausulerne og særlig af § 3 i „Harter Act“ om Ansvarsfrihed for Fejl under „the management“. Naar Skibet ikke desto mindre mente at burde paabegynde Reparationen og de dermed forbundne Arbejder endnu under Losningen, maatte det ogsaa paatage sig det almindelige Ansvar i saa Henseende, jfr. Sølovens § 142, og det skal kun endnu bemærkes, at der ikke, som af de Indstævnte anført, her foreligger en ren, end sige en uafvendelig Hændelse, uden at der derimod findes Anledning til at komme nærmere ind paa, naar og hvorledes der burde have været pejlet, før Skaden indtraadte, for at forebygge saadan

Men medens det indstævnte Dampskibsselskab derfor vil blive at dømme til at erstatte Sagsøgerne det dem tilføjede Tab, findes dette under Hensyn særlig til Forskrifterne i Konnossementets Indledning og dets § 20 og § 28, som af dem paastaet, kun at kunne blive at ansætte paa Grundlag af Fakturaværdien, altsaa kun til de tidligere anførte 4,762 Kr. 16 Øre med Renter, medens der derimod ikke, som af de Indstævnte fordret, kan blive at fradrage yderligere $\frac{1}{2}$ pCt. for formentlig Undervægt med 257 Kr. 49 Øre.

Sagens Omkostninger for Sø- og Handelsretten dømtes Det forenede Dampskibsselskab til at betale med 150 Kr.

Denne Dom blev af Det forenede Dampskibsselskab indanket for Højesteret, der den 7. ds. stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom og paalagde Selskabet at udrede Sagens Omkostninger til Firmaet Kopp & Clausen med 300 Kr.

Kjøbenhavn, d. 21. Februar 1907.

„Westkustens Sjöfartsförening“. Lysekil, d. 16. Februar. (Ritz. Bur.) „Westkustens Sjöfartsförening“ afholdt i Dag her sit første Aarsmøde, der var besøgt af henved 200 Deltagere, deriblandt Repræsentanter for Dansk Sejlskibsføderi-Forening og for Verband deutscher Küstenschiffer. De paa det konstituerende Møde vedtagne Interimsstatuter blev vedtaget med en Del mindre Forandringer og ligeledes Tarifrådets Forslag til Minimalfragter. Til Repræsentant ved et kommende stort Møde i Kjøbenhavn angaaende Oprettelse af fælles Tarifer for Sverige, Danmark, Norge og Tyskland blev Toldskriver C. Rudbjerg, Lysekil, udset. Endvidere vedtog man at vælge en Deputation paa 3 Medlemmer, der skal henvende sig til de paagældende Ministre angaaende Spørgsmaalet om Prammes Ligestillethed med Dampere med Hensyn til Fyrpenge. Til Bestyrelsens Formand valgtes Grosserer Nordblom, Hamburgsund.

Helsingborg, d. 18. Februar. (Ritz. Bur.) Skaanes Handels-, Industri- og Søfartskamre har paa et almindeligt Møde i Dag vedtaget Forretningsudvalgets Betænkning angaaende den svensk-tyske Dampfærgforbindelse, og Betænkningen vedrørende Forslag til Lov om Frihandel og Frilager. Mødet overdrog til Forretningsudvalget at indsende en Henstilling til Regeringen om at foranledige et ændret Grundlag for den svensk-dansk-norske Samtrafik. Kamrene vedtog endvidere at fraaede Vedtagelsen af den paatænkte Nedsættelse af den svensk-danske Pakkeporto.

Det forenede Dampskibsselskab. Paa et Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, efterat de i Lovens foreskrevne Afskrivninger til Beløb c. 1.430,000 Kr. har fundet Sted, og der ekstraordinært er afskrevet 580,000 Kr. paa „Kontoen for Ruteetablering og ekstraordinær Afskrivning“ at udbetale 5 pCt. i Udbytte for 1906.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber. Efter sikkert Forlydende giver Dampskibsselskabet Dannebrog 5 pCt., Dampskibsselskabet af 1896 5 pCt. og Dampskibsselskabet Neptun 7 pCt. i Udbytte for Aaret 1906.

Burmeister & Wains Aktiendbytte. Paa et d. 16. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen, at der for Aaret 1906 udbetales et Udbytte af 7 pCt.

Svendborg Sømandshøjskole. Efter hvad der skrives til os fra Svendborg i Begyndelsen af indeværende Maaned, arbejder den ny Skole med saa godt som fuldtallig Besætning. Indtil d. 6. ds. havde ialt 49 været paa Skolen i kortere eller længere Tid; af disse var kun 10 Drengene, der ikke tidligere har sejlet til Sø.

Det synes saaledes, som om Skolen fortrinsvis søges netop af den Del af Sømandsstanden, som den er bygget for.

Bremen, d. 19. Februar. (Ritz. Bur.) I et i Dag afholdt Møde i Norddeutscher Lloyds Bestyrelse besluttedes det at fastsætte Dividenden for 1906 til 8½ Procent. Netto-Udbyttet udgør 12,790.000 Mark.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Ophold i Grimsby.

I Efteraaret 1906 har der været forelagt Foreningen en betydelig Mængde Sager, alle drejende sig om Erstatning for Ophold under Lastning i Grimsby.

Samtlige Skibe har, saa vidt os bekendt, været befragtet paa „Baltcon“ Charter, og Opholdet skyldes, som bekendt, den Omstændighed, at Dokken har været saa overfyldt af Skibe, at flere af disse har maattet vente Uger igennem, inden de kunde faa Tørn under Spouten. Spørgsmaalet er da, om Befragterne under „Baltcon“ Certepartiet bør bære Risikoen for saadant Ophold, eller om Rederiet intet Krav har paa Liggedagspenge, naar den vedtagne Tid overskrides ved saadant Ophold.

Mange af disse Sager har vi faaet ordnet, og Bestyrelsen har besluttet at søge erhvervet et Præjudikat angaaende dette Spørgsmaal, men hidtil har det ikke været muligt at faa nogen Sag bragt ind for Domstolene, idet Befragterne, saa snart retslige Skridt er indledet mod dem, har foretrukket at betale det hele Beløb med det Gode fremfor at indlade sig paa en Proces, hvis Udfald de, ikke uden Grund, frygter.

Sagen er nemlig den, at § 5 i det nævnte Certeparti bestemmer, at Tiden skal dreje „when written notice of readiness to receive the entire cargo is given to the Staithman or Colliery Agent or handed in to his office between the hours of 6 a. m. and noon“. Denne Klausul skulde jo synes at være ganske klar, men Befragterne eller i al Fald flere af dem paaberaaber sig den Klausul, som findes længere nede i Certepartiet, og hvilken fritager Befragterne for at betale Erstatning for Ophold, naar dette skyldes uundgaelige Hændelser eller Hindringer af hvilken som helst Art udenfor deres Kontrol: „either preventing or delaying the working, leading or shipping of the said cargo occurring on or after the date of this charter until the actual completion of the loading“. Vi kan ikke tænke os, at Ophold, foranlediget ved Dokkens overfyldte Tilstand, skulde kunne falde ind under denne Undtagelse; i al Fald har det sikkert aldrig været Mening, og urimeligt vilde det ogsaa være, om saadant Ophold skulde gaa ud over Rederne og ikke over Befragterne.

Spørgsmaalet kan antagelig i en nær Fremtid ventes afgjort ved Domstolene, saafremt ikke Befragterne i alle de Sager, der er os forelagt, sluttelig foretrækker at give efter fremfor at se en Dom for Spørgsmaalet.

Vi skal i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at det under vor Behandling af disse Sager har vist sig, at flere Redere har sluttet deres Skibe paa et Certeparti, der betegnes som værende „Baltcon“ Certeparti, men i Virkeligheden ikke er det, idet det indeholder Klausuler, som ikke findes i den autentiske Form af det nævnte Certeparti, eller hvor Klausuler er udeladt, som findes i Baltcon Certepartiet; navnlig har det været os paafaldende at se, at man i adskillige Certepartier ganske har udeladt den sidst citerede Klausul „either preventlig or delaying etc. etc.“ Vi maa indtrængende tilraade Rederne, at de nøje passer paa, at det Certeparti, hvorpaa de bortfragter deres Skibe, og som udgiver sig for at være „Baltcon“ Certeparti, ogsaa virkelig er det.

Colliery Holidays. Pay-days, playdays, idle days, accidents in mines etc.

Det er ikke at undres over, at Rederne højlydt beklager sig over de mangfoldige Fridage, som Arbejderne i de skotske Kulminer nyder godt af. Ikke saaledes at forstaa, at man ikke under disse Arbejdere den Fritid, de kan erholde i deres anstrengende Arbejde, men naar hver Fridag for Arbejderne betyder, at et kostbart

Dampskib skal opholdes en hel Dag uden Erstatning, vil man forstaa, at det ikke er uden Grund, at Rederne finder det noget vel rigeligt, naar Forholdene efterhaanden har udviklet sig derhen, at der kun er 3 eller 4 Arbejdsdage i Ugen, saa at det, snart sagt, er baade Hellig- og Hverdage, som er undtagne. Redere, som nu i Efteraaret har haft Skibe lastende Kul fra skotske Miner, vil have gjort sørgelige Erfaringer i saa Henseende, og mangfoldige er de Sager angaaende Krav paa Liggedagspenge, som i den senere Tid er blevet indsendt til Foreningen. I mange Tilfælde har det imidlertid desværre været umuligt at skaffe Rederne den Erstatning, som de har fremsat Krav paa. Vanskeligheden med disse Sager ligger i at kontrollere Rigtigheden af de Opgaver med Hensyn til Fridagene, som gives af vedkommende Kulmineejere eller deres Agenter. Meget heldigt vilde det være, om Kaptajnerne, medens de er paa Stedet, saa vidt muligt vil søge at opnaa Klarhed over de faktiske Forhold. Det kan allerbedst gøres, medens man er i Havnen, og megen Tid og Arbejde vil derved spares baade for Rederne og for os.

En Kaptajn, Fører af et dansk Dampskib, har i en Sag, der er forelagt os, været mere betænksom i saa Henseende end hans Kolleger i Almindelighed er, og da Resultatet af hans Undersøgelser vistnok vil kunne have almindelig Interesse, skal vi her citere, hvad han rapporterer angaaende Fridage i East & West Fife Minerne i et Brev til sin Reder. Yderligere kan vi meddele, at East Fife Minerne havde Pay-Days den 2. November og den 16. November, medens West Fife Minerne havde Pay-Days den 9. November og den 23. November, efter hvad vi har kunnet udforske. Hvis Forholdet altsaa er det, at der er Pay-Day i Minerne hver fjortende Dag, saa vil Rederne med disse Oplysninger maaske i nogen Grad kunne kontrollere Rigtigheden af de Opgaver over Fridage, som de har faaet fra Mineejerne eller Befragterne. Den omtalte Kaptajn skriver som følger:

„Angaaende disse Pay-Days i Fife*), da er det jo en Smule indviklet at finde ud af, men Hovedsagen er saaledes, at Fife-Coal Co. har Miner baade i East og i West Fife. Af disse har Minerne i East Fife Pay-Day den ene Fredag og idle Day om Lørdagen og West Fife Minerne den følgende Fredag og Lørdag. Der er dog den Undtagelse, at en af East-Fife Minerne „Wallsgreen“, som ligger tæt ved East-Wemyss, har Pay-Day sammen med West-Fife Miner. Saa er der Wemyss Coal Co., hvis Miner alle ligger imellem Leven og Fife Coal Co.'s Miner. Disse Miner „Wemyss Coal Co.“ har Pay-Day sammen med West-Fife Miner. Af alt dette følger, at Købmændene gør Fordring paa hver Fredag og Lørdag som „Idle-Days“. da de fleste Skibe laster delvis Leven og Wemyss Kul. Disse Kul er nemlig ens, da Minerne ligger klods opad hverandre og begge er fjerde Klassenes Kul, til c. 7/4 pr. Ton. Fredag d. 30. November og Lørdag d. 1. December var der saaledes Pay-Day og Miners' Holiday i East-Fife Minerne, dog ikke i „Wallsgreen“ Minen.“

Et Spørgsmaal, som i denne Forbindelse har overordentlig stor principiel Interesse, er det, om Befragterne kan paaberaabe sig, at der i en enkelt Mine har været Fridag, naar ikke dette er en almindelig Fridag i Distriktets Miner, og der ikke i Certipartiet er nævnt noget bestemt herom. Foreningen har spurgt sine Advokater i Glasgow om, hvad de mener angaaende dette Spørgsmaal, og de har udtalt som deres Formening, at Befragterne ikke kan paaberaabe sig specielle Fridage i en enkelt Mine, naar ikke denne er nævnt i Kontrakten. Hvor vidt denne Opfattelse vil staa sin Prøve ved en Ret, er det naturligvis vanskeligt at udtale sig om, men

Spørgsmaalet vil formodentlig snart komme frem til Doms, saa at man vil erholde et Præjudikat.

Ved Play-days forstaaes Dage, hvor Arbejderne forlader deres Arbejde i Minen for at overvære en Cricket Match eller lignende. Accidents i Minerne indbefatter efter vor Formening ikke alene sædvanlige Uheld i selve Minerne, som direkte hindrer Arbejdet, saasom Nedstyrtning eller deslige men ogsaa Ulykkestilfælde, hvorved en eller flere Arbejdere kommer alvorlig til Skade eller af Dage under sit Arbejde, hvilket, efter hvad der er Skik og Brug vistnok i de fleste Miner, medfører, at Arbejdet indstilles for den Dag. Vi tror ikke, at Redere, som har protesteret mod, at saadanne Dage ikke skulde medregnes i Liggedagene, vil komme nogen Vej med denne deres Paaestand. Falder Tilfældet ikke ind under „Accidents“ i Minerne, vil i al Fald den Omstændighed, at Arbejdet for Dagen nedlægges i Minen medføre, at Dagen bliver en „Idle-Day“, som ikke kan medregnes i Liggedagene, saafremt Dage af denne Art er undtaget ved Kontrakten, hvad der jo i Reglen er Tilfældet.

Norrlands Stuverforbund.

Prisliste for 1907.

Fra Konsul Søren W. Mørch, Sundsvall, er der i Følge norske Blade indkommet følgende Indberetning, dateret 26. Januar:

Nedenstaaende Prisliste for Stuvning af Trælast, Træmasse m. m. er antagen paa den Aarskongres, som Norrlands Stuverforening afholdt i Sundsvall i denne Maaned.

Der var fremmødt Repræsentanter fra næsten alle Afskibningsdistrikter i Norrland. De fastslaaede Priser viser for 1907 en Forhøjelse af omkring 10 à 20 Øre pr. Standard for Planker og Battens og 75 Øre à 1 Kr. pr. Standard for smallere Bord og Stav. For Træmasse, tør og vaad, er Priserne de samme som foregaaende Sæson; derimod er Losning af Kul forhøjet med 5 Øre pr. Ton til 75 Øre pr. Ton, og for Koks og Svovl forlanges der Kr. 1,05 pr. Ton. Efter 1. November gøres et Tillæg i Prislisten af 10 pCt. for alle Pladser, fra Skutskär til og med Ørnsköldsvik, samt for alle Lastepladser Nord for Ørnsköldsvik allerede fra d. 1. Oktober.

Stuverforeningen har kun bestaaet et Aar, og det har i Løbet af denne Tid vist sig, at det er lykkedes den at opnaa de Priser, der besluttedes opført i Fjor som Minimumspriser, hvorfor det er meget sandsynligt, at Udgifterne for Stuvning vil blive overensstemmende med Prislisten. De svenske Dampskibsejere har dannet en Forening for at hindre Stuverne i at fastslaa urimelige Priser. Antagelig vil Striden mellem Foreningerne i Aar ikke blive til Virkelighed paa Grund af Priserne, men dersom Stuverne tænker paa at gøre Alvor af den paa Kongressen antagne Bestemmelse om, at et Dampskib, der laster paa et Sted og der ikke benytter Foreningens Stuver, og derefter kompletterer sin Ladning i et andet Distrikt ved Hjælp af Stuverforeningen, da som Straffebestemmelse skal debiteres 25 pCt. ekstra Forhøjelse af Stuvningssummen, er det en given Sag, at Rederiforeningen vil protestere og med al Magt søge at faa fjernet saadanne urimelige Vilkaar, der vil hindre den fri Konkurrence.

Kongressen behandlede ogsaa en for Skibsfarten meget vigtig Sag, der i sin nuværende Skikkelse virker meget demoraliserende, nemlig Spørgsmaalet om Afskaffelse af alt Retursystem. Man havde i Fjor gjort en Begyndelse, da det blev besluttet, at det højeste Beløb, som skulde returneres, var 10 Øre pr. Standard. Man udtalte Frygt for, at Organisationen endnu ikke var saa stærk, at den kunde vove at fatte Beslutning om, at

*) Se „Dansk Søfartstidende“ Nr. 47 1906: „Methil—Fife“, hvor disse Forhold findes nærmere behandlet.
„Dansk Søfartst.“ Red.

alle Returbeløb skulde afskaffes, men henstillede til Forbundets samtlige Medlemmer at arbejde ihærdigt paa at faa Systemet helt afskaffet.

Prisliste for Stuverarbejde i 1907:

Plankor 3 × 8 och Upp	Kr. 1,85
Battens 2½ × 6½ och Upp	— 2,00
Do. 2 × 4½ och Upp	— 2,30
Slating & Scantlings t. o. m. 2 × 4 } Sågade sparrar & s. k. square battens }	— 2,50
Bråder 1 × 7 och Upp	— 2,50
Do. 1 × 4 Do.	— 2,85
Do. und. 1 tum, 4 t. bredd o. Upp.....	— 4,00
Do. 1-tums under 4 tums bredd.....	— 4,00
Do under 1 tum o. und. 4 t. bredd.....	— 4,50
Hyflade bråder i bundtar } Do. Do. 1 × 7 och Upp }	— 2,50
Do. Do. 1 × 4 Do.	— 2,90
Do. Do. und. 1 tum, obundtade	— 4,00
Staf, lös	— 5,00
Staf och Lådbråder i bundtar	— 2,85
Splitved (Plank & Battensänd).....	— 3,75
Do. (Brädänd.)	— 4,75
Do. under 1 fot	— 6,00
Pitprops, stor, (fartyget bekost. flottar) (180 kbf.)	— 2,50
Pitprops, små, (fart. bekost. flottar)	— 2,75
Egyptiska sparrar.....	— 2,60
Sparrar & Bjälkar på däck (150 kbf.)	— 3,75
Do. Do. und. däck (150 kbf.)	— 4,50
Runda Spiror & pålar på däck (120 kbf.)....	— 3,75
Do. Do. under däck	— 4,50
Hollandstimmer pr toltf.	— 2,90
Trämassa, våt, pr ton	— 0,60
Do. torr, pr ton	— 0,70
Järn, pr ton	— 0,85
Kol (lossning) pr ton	— 0,75
Koks & Svafvel, pr. ton.....	— 1,05

Handstickning af all last kr. 0,25 pr. standard extra.

Fartyget håller vinschar och vinschmäu, geer etc.

Transport af arbeidsfolket bekostas af fartyget. Assuraus af arbeidsfolket 2 proc. af stufningssummans brutto.

„Hejmdal“ Sagen.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Anledning af Hr. Kapt. Niensens Indlæg i Deres ærede Blad af 7. ds., vedrørende mit forrige Indlæg i „Hejmdal“ Sagen, bedes De give mig Plads for nedenstaaende Bemærkninger.

Hr. Kapt. Nielsen skriver, at hans Indlæg i nævnte Sag ikke berettigede mig til et Angreb paa ham, men dette har heller ikke været min Hensigt, da jeg aldrig har hørt hans Navn nævne, før jeg læste hans Indlæg i nærværende Blad. Da Kapt. Nielsen imidlertid i nævnte Indlæg kun kunde finde, at en Skibsfører, der kommer i samme Situation som den, hvori Kapt. Jensen befandt sig, ikke havde andre Pligter at opfylde, end de han skyldte sine Passagerers Sikkerhed, og da Kapt. Nielsen yderligere tog Ordet for at anbefale en anden Skibsfører, der i Fremtiden kunde komme i samme Situation, at handle paa lignende Maade som Kapt. Jensen gjorde, tillod jeg mig at udtale min Forbavelse over, at en Sømand, der til Stadighed maa færdes paa Søen, ikke vilde erkende, at der i det foreliggende Tilfælde var andre Pligter at iagttage end at sørge for sit eget Skibs Sikkerhed. Hvis det er den Udtalelse, Kapt. Nielsen mener, ikke gør mig Ære, da er jeg ganske rolig, og da skal jeg vide at

bevare min Ro, trods alt hvad Kapt. Nielsen mener derom, og i ethvert Tilfælde tror jeg, at mit Angreb paa Kapt. Niensens Opfattelse af nævnte Sag, ikke gør mig mindre Ære end hans Angreb paa de bestaaende Lovparagrafer, hvilke han og vi alle dog maa underkaste os.

Dernæst skriver Kapt. Nielsen, at det var min Hensigt at give d'Hrr. Dampskibsførere en Reprimande for deres skødesløse Navigering, men heller ikke dette er korrekt. Min Udtalelse om de mange Tilfælde, hvor der ved Overtrædelser af de bestaaende Lovparagrafer, fra Dampernes Side var forarsaget Sammenstød, er ingenlunde en Følge af min Uvilje imod Dampene eller disses Førere, men en Kendsgerning, som hverken Kapt. Nielsen eller nogen anden kan bortdisputere, uden at det dog derfor er min Hensigt at sigte til ham eller nogen anden bestemt Fører dermed. Jeg har yderligere den Opfattelse, at Størstedelen af de danske Dampskibs-officerer kender og føler de Pligter, de har overfor sig selv og andre, naar de som ansvarshavende Officerer færdes paa en Kommandobro, men jeg tror ganske vist ogsaa, at jeg paa den danske Sejlskibsofficers Vegne maa have Lov til at forsikre Kapt. Nielsen om, at vi ogsaa er os vort Ansvar bevidst, og ikke ved letsindig Styling vil vildlede de os mødende Dampere, og i de 9 à 10 Tilfælde udsætte os selv for den Fare, der derved kan opstaa. Hvad angaar det Eksempel, Kapt. Nielsen nævner, at vise forskellige Lanterner, mon det da ikke ofte kommer af, at Sejlskibene ogsaa afviger lidt paa Kursen; i mange Tilfælde har vi i al Fald den Opfattelse at Dampene viser forskellige Lanterner, naar vi møder dem.

Endelig skriver Kapt. Nielsen, at mit Syn paa „Hejmdal“ Sagen kan omskrives med de faa Ord, at vi nu har faaet en Dom, der vil være til mere Betyggelse for Sejlskibene samt aabne Øjuene paa d'Hrr., der ved enhver Lejlighed viser Foragt for den Lov, der har lidt mere Værd end det Papir, hvorpaa den er skrevet. Ja jeg véd virkelig ikke, om jeg forstaa Kapt. Nielsen ret, og om han ikke mener, at Loven og dens Overholdelse er mere værd, og om den ikke skal opfyldes lige saa godt paa Søen som i et Retslokale, for det har altid været min Opfattelse deraf, og andet vil heller ikke kunne findes i mine tidligere Udtalelser derom, og har Kapt. Nielsen ikke den Opfattelse, da formaar han heller ikke at følge min Tankegang, eller forstaa hvad Hensigten var med mit Gensvar til hans forrige Indlæg. Min eneste Hensigt dermed var Tilkendegivelsen af min Mening om, at Loven maa og skal holdes, og at der ved nævnte Lejlighed blev udsat Menneskeliv for en Fare, der kunde have været undgaaet, og dette er en Kendsgerning, som hverken Kapt. Nielsen eller nogen anden endnu har kunnet modbevise. Her er ikke Spørgsmaal om, hvorvidt „Onni“ var et godt eller daarligt Skib eller „Hejmdal“ kun var en mindre Damper, thi dette er Sagen uvedkommende. „Onnis“ Fører stod paa Lovens Grund, og saa længe vi ikke har en anden Lov, som Kapt. Nielsen og andre finder mere betryggende for Sikkerheden paa Søen, da maa han og vi alle rette os derefter og handle i Overensstemmelse dermed, om vi vil undgaa Følgerne derved, lige som vi maa have en Rettesnor for vor Færden paa Søen og Garanti for, at der i paakommende vanskelige Situationer bliver gjort hvad gøres kan af begge Skibe for at undgaa Tab af Menneskeliv.

Endnu blot en Slutningsbemærkning om nævnte Sag fra min Side. Ingenlunde er mine Udtalelser imod Kapt. Jensens Handlemaade ved nævnte Lejlighed dikteret af personlig Uvilje, ej heller mangler jeg personlig Deltagelse ved den over ham fældede Dom og har aldrig et Øjeblik opfattet hans Handlemaade paa den Maade, at han forlod „Onni“ for at undrage sig sine Forpligtelser. Men ved hin Lejlighed blev der udvist en Mangel paa Koldblodighed og Omtanke, der nu en Gang ikke maa vedblive at være til Stede ved slige Lejligheder, og som heller ikke maa gaa ustraffet hen, om Loven og dens

Opfyldelse skal være andet og mere, end hvad Kapt. Nielsen synes at antage.

Frederikstad, d. 14. Februar 1907.

H. Nielsen,
3/m. Skonnert „Skjold“ af Marstal.

Redaktionens Artikel i Anledning af mit Indlæg i „Hejmdal“ Sagen var en Skuffelse for mig, thi den kan kun forstaaes som en Misbilligelse af mit Forsøg paa at fremdrage Udkigsforholdene om Bord paa „Hejmdal“ under Ulykken. Vel sandt at Spørgsmaalet ikke direkte vedrører Sagsanlæggelsen mod Føreren, men det vedrører selve Sagen i høj Grad, idet man meget godt kan gaa ud fra, at Ulykken slet ikke var sket, hvis Udkigsmanden havde været, hvor han skulde være, og ikke under Dæk for at røgte Kreaturer. At „Dansk Søfartstidende“ vil forsvare dette ganske utilbørlige Forhold med Udkigsmanden, der tillige fører Tilsyn med Kreaturer, maa forundre enhver, og selve Forsvaret maa absolut falde enhver Skibsofficer for Brystet.

Naar Matrosen, der har Udkig, anser det for nødvendigt, forlader han sin Post for at udføre et Arbejde i Skibets Interesse, idet han tænker, at Styrmanden nok kan klare Udkiggen saalænge alene, men hvis nu Styrmanden paa samme Tid tænker, at han jo nok kan foretage sig et eller andet, da han jo kan høre, naar Udkigsmanden varskoer for Lanterner i Sigte — han véd jo nemlig efter „Dansk Søfartstidendes“ Udsagn ikke, at Udkigsmanden er gaaet ned. De nærer begge Tillid til hinandens Paapasselighed, hvad der kan være meget smukt, men ikke meget betryggende. Det er en daarlig Sag at forsvare, og „Dansk Søfartstidende“ har ved sit Forsvar netop draget de to Mænds Fejl frem i fuld Belysning, hvad jeg intet Øjeblik har tænkt at gøre.

„Dansk Søfartstidende“ skriver: Mod hvem skal Sag anlægges? Mod Styrmanden, der ikke en Gang véd, at Udkigsmanden er gaaet ned. Ja her ligger nemlig Fejlen, og det lyder underligt at høre et Søfartsblad forsvare den. Ikke alene holdes der ikke Udkig, men Udkigsmanden gaar, naar han finder for godt, uden at meddele Styrmanden, at han gaar. Enhver Sømand bør vide, at han ikke kan forlade Udkigsposten, uden at melde det til den vagthavende Officer, og er Forholdene saaledes, at han tillige skal passe andet Arbejde, da har Styrmanden ogsaa begaaet en Fejl, hvis han ikke har instrueret sit Vagthold om at meddele ham, naar Udkigsposten forlades. Min Hensigt var nu ikke at komme disse to Mænd til Livs, men jeg ønskede at fremdrage Sagen for at forebygge, at denne tilsyneladende Lige-gyldighed mod den begaaede Fejl, at der ikke holdes Udkig i en Passagerdamper, skulde give andre Skibsofficerer det samme Indtryk, som jeg har faaet, nemlig at der ikke lægges særlig Vægt paa denne Post, og derved bidrage til, at den negligeres i endnu højere Grad, end det jo lader til at Tilfældet.

„Dansk Søfartstidende“ har ved sin Artikel snarest bidraget til at svække Begreberne om Udkigsmandens Betydning.

A. Kofoed-Hansen,

Fører af Dampfærgeren „Prins Christian“, Gjedsø.

Uagtet Hr. Kaptajn Kofoed-Hansens ovenstaaende Indlæg ikke fremdrager noget som helst nyt Moment med Hensyn til den Sag, det behandler, har vi dog ikke villet nægte det Optagelse, og skal atter — selv med Udsigt til lige saa liden Paaskønnelse som sidste Gang, da vi fulgte Kaptajns Opfordring — knytte et Par Bemærkninger til det.

Det er da for det første en Misforstaaelse, naar den ærede Indsender forudsætter, at vi har misbilliget hans Forsøg paa at fremdrage Udkigsforholdene om Bord i „Hejmdal“, og en endnu større Misforstaaelse, at Sø- og

Handelsretten skulde have billiget og „Dansk Søfartstidende“ endog forsvaret disse Forhold. Vi mente unægtelig at have sagt alt dette med tilstrækkelig Tydelighed i vor Artikel af 24. Januar, men skal her for alle Tilfældes Skyld gentage: Der er for os ingen som helst Tvivl om, at Sø- og Handelsretten endog ganske alvorligt har misbilliget, at Udkigsmanden beskæftigede sig med anden Tjeneste, og denne Opfattelse deler „Dansk Søfartstidende“ uden Spor af Forbehold af nogen Art. — Den ærede Indsender, der saa haardnakket nærer Tvivl om begge Dele, vil ganske kunne slaa sig til Ro; thi der er i Realiteten hverken fra Domstolens eller Bladets Side rokket det mindste ved Udkigsmanden og dennes Betydning for Navigeringen.

Men en ganske anden Sag er det, at Retten i det foreliggende Tilfælde ikke har ment at burde gøre Answer gældende mod nogen, og dette forekommer os i Betragtning af alle Sagens Omstændigheder ikke synderlig vanskeligt at forstaa. Red.

Fragtmarkedet.

Begivenhederne i den sidst forløbne Uge giver igen mere Haab om forbedrede Forhold paa Fragtomraadet, idet der fra flere Kanter er indtraadt et forøget Begær efter Tonnage, og der synes at være god Udsigt til, at Begæret ikke alene vil bolde sig, men ogsaa yderligere udvide sig. Det er navnlig La Plata og Bahia Blanca, som har udfoldet megen Aktivitet for denne og næste Maanedes Lastning, og Raterne viser en Stigning, som for Bahia Blancas Vedkommende er omtrent 3/ pr. Ton, medens den fra San Lorenzo og de nedre Pladser kan sættes til omtrent 1/ à 1/6. Der er isvrigt Begær efter Tonnage til helt ind i Maj Maaned, men jo senere Position desto lavere Rate. Det er glædeligt at se, at samtidig med at Returmarkedet viser Opgang, gør Udfragterne det samme, idet der fra Cardiff slutes til 12/3 à 12/6 pr. Februar/Marts. Som Følge af den betydelige Fasthed i Sydamerikafragterne har Tendensen for Nordamerika ogsaa bedret sig, men da der forholdsvis ikke er mange ledige Dampere, har Befragtingernes Antal været særdeles limiteret. Af andre Markeder, som er fastere, maa vi nævne Østen, særlig Risfragterne, men ogsaa Fragterne fra Bombay og Kurrachee er hævdede, idet disse Pladser til Dels maa skaffe sig Tonnage, som fra Middelhavet gaar i Ballast ud gennem Suez Kanalen, hvilket igen gavner Middelhavet og Sortehavet. Førstnævnte Marked er isvrigt oversvømmet med Tonnage, saa at Raterne er meget lave, og sidstnævnte har indtil nu haft overordentlig lidt at byde paa, da adskillige Havne var blokeret af Is, medens Eksporten fra dem, der var tilgængelige, var forsvindende lille. Udsigterne i Sortehavet er dog nu bedre, da der er indtraadt mildere Vejr, saa at bl. a. ogsaa Odessa kan befares igen, ligesom det endvidere synes, at der snart skal blive rigeligere med Kornvarer til Eksport. Herhjemme omkring har der ikke fundet nævneværdige Forandringer Sted. Kulfragterne til Østersøen er en Kende bedre, men det forslaar saa lidt i Forhold til de enormt dyre Bunkerkul. For Rejsler over Sæsonen er der sluttet til 4/6 Kronstad fra prima Havn paa Østkysten, rent „Balton“ Charter, og dette kan gentages. Retur fra Østersøen er der kun meget faa og meget usle Fragter at faa for prompt Lastning, og hvad de senere Terminer angaar, slutes der meget lidt, da Befragterne gennemgaaende ikke vil betale de Rater, som Rederne forlanger. Pr. f. o. w. er der endnu ikke mange Laster fremme, og Raterne, der noteres for denne Termin, er næsten alle under Minimum-Skalaen. Der er derfor al Grund til at holde igen.

Det østlige Marked er temmelig stille undtagen for Rispladsernes Vedkommende. Fragterne herfra er lidt

højere og faste. Der kan for Marts faas 24/3 à 25/ O. C., 23/ Adriaterhavet, og 24/ à 24/6 betales Hamburg direkte for rensset Is. Til Japan betales 15/ én, 15/6 to Havne. Bombay har sidst sluttet til 14/9 udsøgt Havn, medens der fra Kurrachee antagelig kan faas 16/ à 16/6. Kalcutta er næsten ganske livløs. For Kul fra Moji er sidst betalt 2,60 Dollars til San Francisco pr. Februar.

Sortehavet etc. har kun taget et rent forsvindende Antal Dampere, dels da Tilførslerne af Korn i sig selv har været smaa, og dels da en Del af Havnene har været lukket paa Grund af Is. Gunstigere Vejrforhold er imidlertid nu indtraadt, og det forventes, at Begæret efter Tonnage snart vil blive større. Fra Novorossiisk sluttedes der til 7/6 til udsøgt Havn, 8/ Hamburg, 9/ Bergen, og en 5,200 Tons Baad fik 7/3 til Rotterdam direkte. Fra Bulgarien eller Kustendje er der sluttet lidt til 8/3 „any“ pr. Februar. Grundet paa de lave Kornfragter er Raten for Erts lavere, og Poti sluttede sidst til 10/6 Rotterdam. For Salt fra Eupatoria til Libau eller Riga noteres 12/ à 12/6.

Middelhavet har temmelig rigeligt med Laster, men Raterne er lave, begrundet paa det store Udbud af Tonnage. For Erts er der saaledes sluttet til 5/9 Carthage/Rotterdam, 6/3 Middlesbro, 5/10¹/₂ Almeria/Rotterdam, 7/ Seriphos/Glasgow, 5/7¹/₂ Algier/Grangemouth. For Salt fra Dviza til Glasgow betales 9/. Aleksandria er stille; sidst betalte Rater er 8/ Bomuldsfrø til direkte Havn U. K., 7/6 Bristol Kanalen. Ertsfragterne fra Bilbao er ikke saa lidt lavere, hvilket følgende sidste Befragninger viser, nemlig 4/3 à 4/4¹/₂ Middlesbro, 4/4¹/₂ Stockton, 4/7¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika er fast for denne og det meste af næste Maaned Lastning, men Tonnage er ret knap, saa at der kun er sluttet forholdsvis lidt. For Korn til bedste udsøgt Havn betales 1/11¹/₄ fra „Northern Range“ og 2/7¹/₂ til Vestitalien. Fra Savannah betales 9/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, medens Galveston eller New Orleans maatte betale indtil 13/ pr. Februar. Tømmerfragterne er ogsaa fastere; Sapelo betalte 77/6 til én Havn, Kontinentet eller U. K. 80/ to Havne, og Pensacola henholdsvis 80/ og 82/6. For Baade i Maanedsfragt er Begæret bedre og Raterne lidt højere.

La Plata er meget fast for prompt Lastning, og navnlig de nedre Havne og Bahia Blanca har været ivrige Aftagere af Dampere, hvorfor Raterne ogsaa er steget mest fra disse Havne, men foreløbig kun ubetydeligt fra de øvre Flodpladser. Buenos Aires betalte indtil 20/ pr. Februar, 17/ à 17/6 pr. Marts/April, medens Bahia Blanca betalte 20/ à 21/ pr. Marts, lavere pr. senere Positioner indtil 16/ pr. 15/31. Maj. Fra San Lorenzo Grænsen har Raterne svinget mellem 18/ og 18/6 pr. Marts, 6 d. mindre pr. April.

Østersøen har umaadelig lidt at byde paa. Riga er lukket, og da Reval ingen Varer har, gaar der for de russiske Havnes Vedkommende lidt fra Windau og Libau, men Raterne er usle. Der betales saaledes kun Frs. 26/27 D/B. til Antwerpen, 20/ à 21/ D/B. til Kulhavn paa Østkysten, Hfl. 14¹/₂ à 15 Kappbjælker til Ghent og lignende daarlige Rater. Fra Windau finder nogle Dampere Anvendelse for Hør til Frs. 17 Dunkerque eller Ghent. Kornfragter fattes næsten ganske. Königsberg har sluttet et Par Baade til 1/1¹/₂ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen. For Sleepers fra Memel noteres 5/9 til London.

Kulfragterne er en Smule bedre i de fleste Retninger, og det synes at være lidt lettere at arrangere Lastetørn. Fra Østkysten betales 3/10¹/₂ Aarhus eller København, 4/3 à 4/9 for 1,200/1,800 Tons Baade til dansk Provinshavn, 4/3 Lübeck, 4/3 à 4/9 Kiel, 4/3 Malmø, 4/ à 4/1¹/₂ Antwerpen eller Dunkerque, c. 7/ Genua (Losningsforholdene her er stadig rent fortvivlende), 7/6 Venedig, 8/ Ancona, 12/3 La Plata. Fra Cardiff er der sidst sluttet til 7/3 Libau, 5/ Lissabon, Frs. 6¹/₂ à 6³/₄ Algier, 7/3 à 7/6 Genua eller Livorno, 7/10¹/₂ à

8/3 Fiume, 8/6 à 8/9 Venedig, 6/ Port Said, 6/9 Las Palmas. 12/3 à 12/6 La Plata, 12/6 à 12/9 Bahia Blanca, 13/6 Rio Janeiro.

Frugtmarkedet for Sejlere har ikke nogen særlig Forandring at opvise siden sidste Beretning, dog noteres nu fra Königsberg til Danmark, Sydsverrig, Hertugdømmerne 14 à 15 Mark Rugbasis, for Mel til Danmark 6 Mark og til Østkyst England 1/9, Engelsk Kanal 2/, Hvedebasis; fra Rügenwalde noteres flere Havreladninger, ligesom Stolpmünde og Colberg vil kunne optage Skibe herfor pr. Marts; fra Stralsund, Greifswald og Rostock noteres vedblivende Laster pr. f. o. w., særlig Havre til 5 Mark. Angaaende Stentrafiken da foreligger der endnu ingen Noteringer af særlig Interesse, og af Trælaster noteres der bl. a. Søderhamn/Rostock 21 à 22 Mark, Hamburg 26 à 27 Mark, Nordmaling/Lübeck 21 Mark, Helsingfors/Greifswald 23 Mark.

Kreditforening for Navigatører.

Vi har fra en farende Skibsfører modtaget følgende:

Det er jo en bekendt Sag, at Navigatørstanden arbejder under meget trykkede Forhold, og man kan ikke træffe en eneste, uden at han i større eller mindre Grad er misfornøjet med sine Kaar, og ikke uden Grund, thi den Løn, der bydes en Styrmand og mange Skibsførere, er jo meningsløs. Der er jo gjort flere Forsøg ved Henvendelse til Rederne om større Gage, og nogle Redere har ogsaa givet deres Styrmand et mindre Gagetillæg. Dette viser en god Vilje, men dette er ikke tilstrækkeligt, og Rederne kan vel heller ikke gaa ret vidt af Hensyn til Aktionærerne. En anden Sag var det, dersom der kunde lægges et Pres paa dem; i saa Tilfælde havde de deres Ryg fri, og personligt indrømmer de vist alle, at der er Grund til Gageforhøjelse. For Styrmandenes Vedkommende maa det helst ske gennem en faglig Sammenslutning, og at Førerne paa samme Maade kunde vinde noget, er utvivlsomt, men jeg tror, der er en anden Maade, som vil være betydeligt bedre, og som jeg nu vil forsøge at beskrive.

Det er jo nu almindeligt, at for at opnaa en Førstilling, maa der tages Aktier for et større Beløb. Det udelukker, at ældre Styrmand, som ingen Penge har, kan komme i Betragtning, da der kun kan laanes Penge til et saadant Formaal igennem Familie og Venner. Min Tanke er nu, at Navigatørerne danner en Kreditforening, som, naar et Medlem kan godtgøre, at han kan faa et Skib at føre, yder ham et Laan, som han saa maa forrente og afdrage efter nærmere fastsatte rimelige Betingelser. Det er en Selvfølge, at Aktierne bliver deponeret i Kreditforeningen eller Banken som Sikkerhed. Mange vil maaske indvende, at en saadan Bank vil løbe for stor en Risiko, men hertil kan svares, at paa et andet Omraade har en lignende Bank staaet sin Prøve tidligere, idet den nuværende Haandværkerbank i København fra først af blev etableret med det Formaal at støtte Industridrivende og Haandværkere. Det er en bekendt Sag, at flere af dem har arbejdet sig op til velstaaende Mænd ved Bankens Hjælp. Banken har aldrig tabt noget af Betydning ved de smaa Mestre, og Grunden hertil er jo ganske simpelt, at det ikke kunde betale sig for den lille Mester at bedrage Banken, og man kan vel gaa ud fra, at Navigatørstanden er lige saa vederhæftig som de københavnske Haandværksmestre. At Banken en Gang har tabt en betydelig Sum ved et større Foretagende, har jo intet at betyde.

Det maa være Genstand for nærmere Overvejelse, hvorledes alt skulde ordnes i Enkelthederne, men det

vilde dog være nødvendigt at have en Garantifond. Den tænkes tilvejebragt paa den Maade, at enhver, som ønsker at blive Medlem, indskyder en eller flere Portioner paa 100 Kr., som Banken forrenter, og som kun kan hæves med et Aars Opsigelse.

Der er jo ingen Tvivl om, at alle Medlemmer vilde anbringe deres Sparepenge i samme Bank, som selvfølgelig vilde give samme Rente som andre Banker, saa der for Medlemmernes Vedkommende ikke ydedes noget pekuniært Offer for den Fordel i paakommende Tilfælde at kunne købe sig en Førerstilling, og det er jo alle Navigatørers Maal. Banken vil stille den Fordring, at Føreren faar en nærmere fastsat Gage i Forhold til Skibets Størrelse, og i den Retning burde Banken forde, at Førerens Kaplak blev betalt af Skibets Brutto Fragt.

Naar en saadan Kreditforening kunde komme i Forbindelse med en Skibshypothekbank, kunde Laanet til Føreren forhøjes betydeligt, imod at det blev en 2den Prioritet, som fra Rederens Side blev afdragsfri og kun forrentet i Lighed med almindelige Aktier.

Hvilken Fordel en saadan Bank vilde være for Navigatørstanden, er jo indlysende, men om det kan realiseres, vil jo være afhængigt af, om Planen vinder Tilslutning fra Navigatørernes Side. Derfor vilde det jo være gavnligt, om saa mange Navigatører som muligt ved deres Underskrift vilde give den fremsatte Tanke deres Tilslutning i en Meddelelse til Dansk Navigatør-Forening.

Forfatteren af Artiklen kan yderligere tilføje, at han har en grundet Formodning om, at den her fremsatte Tanke forholdsvis let vil kunne vinde Tilslutning i visse Finanskredse.

b.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Skandia

afholdt den 9. ds. aarlig Generalforsamling. Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede.

Forretningsfører. Grosserer Alfr. Erlandsen (Firma Schach Steenberg & Co.), aflagde Aarsberetningen. Kun et Skib, „Schach Steenberg“, havde været i Drift, og kun i 8½ Maaned, men Bestyrelsen var stadig betænkt paa at bruge sin Bemyndigelse til at indkøbe endnu et Skib. Det i Drift værende Skib havde vist sig at være godt, formaalstjenligt og billigt. Det havde foretaget 19 Rejser og maatte nu, særlig i Betragtning af Skibsprisernes Stigning, siges at være bogført meget lavt. Da Fragterne ikke havde været særlig gode, maatte Udbyttet kaldes meget tilfredsstillende. Udsigterne for det ny Aar skønnedes ikke at være ringere.

Taleren gennemgik dernæst Regnskabet, hvorefter bl. a. Netto Overskudet er Kr. 27,013, hvoraf der til Reservefondet henlægges Kr. 13,120; c. 3,800 Kr. anvendes til Afskrivning, medens Aktieudbyttet bliver 12 pCt.

Af Status fremhæves, at Aktiekapitalen udgør 80,000 Kr., Prioritetsgælden 50,000 Kr., Reservefondens det ovennævnte Beløb 13,120 Kr.

Der gaves enstemmig Decharge.

Revisoren, Hr. Olaf Rye, genvalgte.

„Ørekassen“ i Marstal

har afholdt sin aarlig Generalforsamling d. 28. Januar.

Formanden gav Meddelelse om Foreningens Virksomhed i afvigte Aar og fremlagde det reviderede Regnskab, der udviser følgende Poster: Beholdning den 1. Januar 1906 Kr. 15,420.00, indkommet i Ørebidrag, Gaver, Bøder etc. Kr. 1,002.86, ialt Kr. 16,422.86.

Der er udbetalt Understøttelser til et Beløb af Kr. 580.00. Beholdning d. 31. Decbr. 1906 Kr. 15,713.31.

Regnskabet godkendtes.

Det efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlem, Købmand R. J. Kromann, genvalgte.

I Stedet for afdøde Skibsreder A. C. Albertsen valgtes Skibsfører M. L. Madsen til Medlem af Bestyrelsen.

Decisor, Pastor Høj, og Revisorerne, Mægler H. H. Petersen og Navigationslærer H. J. Christensen, genvalgte.

Sønderho Understøttelsesforening

afholdt den 16. ds. sin aarlige, ordinære Generalforsamling.

Kassereren, Kaptajn S. A. Sørensen, oplæste afvigte Aars Regnskab, som godkendtes. Indtægter og Udgifter balancerer med Kr. 5,196.54. Til 31 Medlemmer er sidste Aar uddelt ialt 515 Kr. Foreningens Formue er Kr. 10,487.86 inkl. Aarets Overskud, og Foreningen tæller nu over 100 Medlemmer.

P. K. P.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: 1) Naar et Skib forulykker, og Mandskabets Hjemsendelse paahviler Konsulaterne at besørge paa Statskassens Regning, har Skibets Fører da ikke Ret til fri Hjemrejse og Underhold lige saavel som det øvrige Skibsmandskab, altsaa paa Statens Regning?

2) I bekræftende Fald er Føreren da berettiget til, efter at alt er ordnet paa den Havn, hvor Mandskabet er landsat, at overgive Mandskabet til Konsulen for Hjemsendelse, og da selv tage den for ham billigste Rute for sin egen Person?

En Skibsfører.

Sp.: ad 1) Jo. Se Sølovens § 66.

ad 2) Rejsegodtgørelsen til Skipperen, derunder indbefattet Kostpenge, skal, i Følge Instruksen til de danske Konsuler, altid gives ham i rede Penge, og der kan ikke i Stedet derfor gives ham Befordring eller Bespisning in natura. Nogen Norm for Bestemmelsen af Rejseudgifter og Kostpenge gives ikke i Loven, men maa afgøres efter, hvad der maa anses for en passende og tilstrækkelig Godtgørelse, og under Hensyn til, om der maatte findes passende Lejlighed for ham med dansk Skib bestemt til dansk Havn.

Ugens Havarier.

Nordlyset, Dpsk. af Bergen, kom, paa Rejsen fra Grangemouth til Vejle med Kul, paa Grund i Vejlethjord. Skibet har Assistance.

Harriet, Skonnert af Faaborg, paa Rejse fra Leith til Kragere med Kul, er strandet ved Portø og bliver sandsynligvis Vrag. To Dampere er atsejlet til Strandingsstedet for Assistance.

Neva, Dpsk. af Liverpool, paa Rejse til Østersøen med blandet Ladning, er kommet paa Grund ved Gilleleje. Skibet har Assistance.

Fulton, Dpsk. af Bergen, er indkommet til Frederikshavn for at faa en ny Skrue paasat. Skibet, der har mistet Skruebladene i Isen i Randers Fjord, er paa Rejse til Tyne i Ballast.

Esbjerg, 19. Februar. (Ritz. Bur.) Esbjergdamperen „Ellen“, er Natten mellem den 14. og 15. ds., paa Rejse fra Port Talbot til Huelva med Kul, sunket efter en Kollision med Hamburgdamperen „Umea“. Besætningen, 14 Mand, blev reddet af den tyske Dampere og landsat i Hamburg. „Ellen“ førtes af Kaptajn Gregersen, Nordby, Fanø.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 16. ds. sattes den første af de 5 Dampere, som Det østasiatiske Kompagni har bestilt hos Burmeister & Wain, lykkeligt i Vandet.

Paa den ledige Bedding lægges nu Kølen til den første af de Dampere, som skal betjene Ruten til Bangkok.

Ved Firmaet Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau (Charles Hvilsom) er i den sidste Tid bl. a. følgende Skibe solgt:

Barkskibet „Lenita“, tilhørende Skibsreder P. N. Clausen i Nordby, Fanø, m. fl., 401 Reg.-Tons, bygget 1894, er solgt til et Rederi i Bergqvara for 20,000 Kr.

3-m. Skonnert „Witch“ af Norrtelje, 282 Reg.-Tons, er solgt til Th. Brønnum & Co. i Frederikshavn for 4,000 Kr.

3-m. Skonnert „Familien“ af Marstal, 174 Reg.-Tons, tilhørende Firmaet H. C. Christensen, er solgt til Kaptajn Jon Jønsson i Brantevik for 13,500 Kr.

Skonnertbriggen „Immanuel“ af Marstal, 137 Reg.-Tons, tilhørende Firmaet H. C. Christensen, er solgt til Kaptajn J. A. Olsson i Viken for 7,000 Kr.

Skonnerten „Maren Christine“ af Thure, 92 Reg.-Tons, er solgt til Helsingborg for 9,500 Kr.

Skonnert „Duen“ af Ommel, 59 Reg.-Tons, bygget 1899, er solgt til Kaptajn J. G. Karlsson i Lysekil for 16,500 Kr.

Galease „Haabet“ af Marstal, 49 Reg.-Tons, liggende i Odense, er solgt til Kaptajn H. L. Rasmussen i Søby for 5,600 Kr.

Skonnert „Otto“ af Barth, 39 Reg.-Tons, liggende i Helsingborg, er solgt til Styrmand H. D. Hansen i Strynø for 8,400 Kr.

Skonnert „Laura“ af Vejle, 39 Reg.-Tons, bygget 1899 i Troense, er solgt til Kaptajn P. C. Jeppesen i Nørre Aggersund for 10,000 Kr.

Skonnert „Fanny“ af Odense, 39 Reg.-Tons, er solgt til Kaptajn N. P. Walter i Höganäs.

Skonnerten „Thøger“ af Marstal, 37 Reg.-Tons, bygget 1890, er solgt til Kaptajn Chr. Jørgensen i Ekensund for 7,500 Kr.

Skonnerten „Sacuntala“ af Frederikshavn, 35 Reg.-Tons, bygget i Odense 1882, kobret, er solgt til Kaptajn Chr. Andersen i Terslev for 4,300 Kr.

Skonnerten „Svanen“ af Frederikshavn, 35 Reg.-Tons, bygget i Porsgrund 1899, er solgt til C. Friis Hansen i Nykjøbing S.

Skonnerten „Wilhelm“ af Fiskebeckskil, 31 Reg.-Tons, bygget i Esbjerg i 1890, er solgt til Firmaet Leon-Tang & Søn i Kjøbenhavn for 4,800 Kr.

Skonnerten „Carl og Marie“, 27 Reg.-Tons, tilhørende Kaptajn Chr. Jensen i Hellerup, er solgt til Kaptajn Chr. Leth i Drager.

Dampskibet „Baldur“ af Brevik, bygget 1906, lastende 200 Tons dw., er solgt til Fabrikant J. Johansen i Kjøbenhavn.

Skonnert „Edmund“ af Strynø, 36 Reg.-Tons, er solgt til Kaptajn E. Svendsen i Lemvig.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19. Februar.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Libau 14. Februar fra Pillau. — Alexandra, Rabe, afg. fra Boston 15. Febr. hertil. — Algarve, Borries, afg. fra Burntisland 15. Februar til Nice. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Stockholm 18. Febr. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Windau 19. Februar fra Libau. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 17. Febr. til Middleborough. — Antwerpen, Madsen, ank. til Windau 10. Februar herfra. — Arno, Strubberg, afg. fra Alger 9. Februar hertil. — Axelhus, Søberg, afgik herfra 16. Febr. til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. til Pillau 17. Febr. hertil. — Beira, Lunge, ank. til Oporto 18. Febr. fra Lissabon. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Gibraltar 17. Febr. til Lissabon. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13. Februar fra Kristiania. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afg. fra Newcastle 13. Febr. til Genua. — Douro, Mortensen, ank. hertil 18. Febr. fra Swansea. — Esbjerg, Strufve, afgik fra Stettin 19. Februar hertil. — Florida, Ørum, ank. hertil 20. Januar fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ank. til Helsingør 18. Febr. herfra. — Garonne, Kromann, ank. hertil 15. Februar fra Dunkerque. — Georgios I, Bjørn Sørensen, afg. fra Windau 19.

Febr. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristianssand 9. Februar til New York. — Hjelm, Sørensen, ank. til Norrkøping 18. Februar herfra. — Hengest, Harder, afgik herfra 19. Februar til Hull. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Leghorn 12. Februar fra Savona. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 17. Februar fra Newcastle. — Kasan, Hansen, ank. til Hull 17. Febr. fra Libau. — Kentucky, Staal, ank. til Filadelfia 17. Februar fra New York. — Kiev, Jørgensen, ank. til Horsens 17. Febr. fra Methil. — Kursk, Gommesen, afgik fra Antwerpen 17. Febr. hertil. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afgik fra Bizerte 17. Febr. til Piræus. — Loire, Craignou, afg. fra Windau 12. Februar til Beval. — Louise, Kruse, ank. til London 18. Februar herfra. — Louisiana, Andresen, afg. fra New York 7. Febr. hertil. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afgik fra Dartmouth 5. Februar til Boston. — Maja, Iversen, ank. hertil 18. Febr. fra Hamburg. — Moskov, Meldahl, afg. fra Libau 16. Febr. til Rouen. — Morse, Jacobsen, ank. hertil 15. Febr. fra Hamburg. — Nicolaj II, Lissner, ank. hertil 17. Februar fra Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ank. hertil 17. Febr. fra Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. til Newcastle 15. Febr. fra London. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Newcastle 14. Febr. fra Dundee. — Omsk, Jonsen, ank. til Windau 15. Februar fra Hull. — Oscar II, Egense, afgik fra New York 14. Febr. til Kristianssand. — Perm, Christensen, afgik fra La Rochelle 18. Februar til Havre. — Pregel, Olsen, ank. til Pillau 14. Febr. fra Antwerpen. — Rita, Schibbye, ank. til Hamburg 18. Februar herfra. — Ribershus, Bønnelykke, afgik fra Bergen 19. Febr. Syd paa. — Seine, Damp, afgik fra Swansea 16. Februar til Bordeaux. — Texas, Andersen, ank. til New Orleans 13. Febr. herfra. — Thyra, Fischer, afg. fra Hull 16. Febr. til Libau. — Tiber, Bech, afgik fra London 19. Februar til Newcastle. — United States, Wulff, ank. hertil 16. Jan. fra Kristiania. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik herfra 19. Febr. til Vestnorge. — Viking, Meyer, afg. fra Holtenau 19. Febr. hertil. — Vadse, Poulsen, afgik herfra 18. Februar til Stettin. — Rogaland, Wiese, pass. Dunnethead 15. Februar for Manchester. — Peruvia, Dresse, ank. hertil 15. Februar fra New Orleans. — Tjaldur, Rothe, ank. til Leith 19. Februar best. hertil. — Ceres, Gad, ank. til Reykjavik 16. Februar bestemt til Island. — Laura, Aasberg, afgik fra Reykjavik 1. Februar hertil. — Vesta, Godfredsen, ank. hertil 12. Februar fra Island. — Holar, Ørsted, afgik herfra 15. Febr. til Island.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Sfax 15. Febr. — Sigurd, P. L. Petersen, afgik fra Stockholm 13. Februar. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Newport Mon 16. Februar. — Erik II, A. S. Mahncke, afgik fra Bona 16. Febr. — Volmer, J. Petersen, ank. til Lübeck 19. Februar. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Huelva 13. Februar. — Uffe, Juul Larsen, ank. til Savannah 18. Febr. — Knud II, Meyer, afgik fra Homs 3. Februar. — Danmark, Kraemer, ank. til Tripoli 18. Februar. — Ragner, Holst, afgik fra Tunis 18. Februar. — Skjold, Rise, afgik fra Sunderland 9. Febr. — Halfdan, Hansen, ank. til Sfax 14. Februar. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til Huelva 18. Februar. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Jacksonville 9. Februar. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til Sapelo 17. Februar. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afgik til Skira 10. Februar.

Viking, Bjørn, Danholt, afgik fra Korsør 16. Februar. — Vagn, B. Mahncke, afgik fra Tunis 5. Februar. — Ulf, C. Huus, ank. til Boness 19. Februar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Esbjerg 16. Februar. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, ank. til Windau 15. Februar. — Generalkonsul P. Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Baltimore 17. Febr., best. til Riga. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Odessa 15. Febr., bestemt til Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. fra Barry Dock 15. Februar, bestemt til Malta. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Genua 13. Februar. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Rotterdam 12. Februar. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Genua 20. Januar, bestemt til Montevideo. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Newport 6. Februar, bestemt til Brindisi. — Johan Siem, Petersen, ank. til Hango 12. Februar. — Harald Klitgaard, Nielsen, ank. til Santander 1. Februar.

Danmark, Ansgar, Madsen, afgik fra Methil 16. Febr. — I. N. Madvig, Schjød, afgik fra Newcastle 16. Februar. — Hamlet, Lau, ank. til Kbhvn. 18. Februar. — Helge, Poulsen, ank. til Anvers 14. Februar. — Rolf, Olsen, afgik fra Konstantinopel 16. Febr. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. fra Aleksandria 16. Februar.

Heimdal, Kamma, Vaaben-Hansen, afgik fra Huelva 12. Februar. — Helga, Olsen, afgik fra Tynen 17. Februar. — Martha, Christensen, ank. til Bilbao 14. Febr. — Elna, Ratbje, afgik fra Dunkerque 9. Februar. — Therese, Pedersen, afg. fra Tulon 17. Februar. — Simone, Møller, ank. til Huelva 18. Februar. — Jeanne, Løffler, afgik fra Seaham 12. Febr. — Vera, Rise, afgik fra Bilbao 19. Februar.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, pass. Brunsbüttelkoog 19. Febr., best. til Antwerpen. — Nancy, Jessen, pass. Sagres 16. Februar, best. til Cetta. — Nautik, Nielsen, afgik fra Königsberg 15. Februar, bestemt til Reval. — Nordsean, Gram, ankom til Methil 18. Februar. — Nexos, Basse, afgik fra Reval 10. Februar, best. til Ghent. — Nora, Pedersen, afgik fra Aarhus 16. Febr., best. til Blyth. — Cito, Uldall, afgik fra Aarhus 14. Febr., best. til Middlesbro. — Fylla, Christensen, ankom til Leith 16. Februar. — Napoli, Brinch, ankom til Frederikshavn 19. Februar. — Bodil, Larsen, afg. fra Port Talbot 14. Februar, best. til Huelva. — Dagmar, Mathiasen, ankom til Antwerpen 11. Febr. — Norma, Lauritzen, ankom til Esbjerg 19. Februar. — Alfa, Jørgensen, ankom til Messina 6. Februar. — Gerda, Iversen, ankom til Aalborg 17. Februar.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til Bona 14. Februar. — Ingrid, Winther, ankom til Cardiff 16. Februar. — Karen, Eriksen, afgik fra Tynen 14. Februar, bestemt til Bari.

Kjøbenhavn. Carl Heckscher, Starck, ank. til Stettin 17. Febr.

Østersean. Cimbria, Lindberg, afgik fra Kristiania 19. best. til Kbhvn.

Inga. Flandria, Poulsen, ank. til Burntisland 17. Febr. — Carbonia, Winckler, ank. til Frederikshavn 19. Febr.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Neufahrwasser 19. Febr. — Selandia, Troensegaard, afg. fra Kbhvn.s Red 15. Febr., best. til Ghent.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Kbhvn. 15. Februar. — Flynderborg, Larsen, ankom til Tynen 18. Februar. — Fredensborg, Winther, ankom til Kiel 14. Febr. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Stettin 17. Febr. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Kbhvn 17. Febr. — Kronborg, Hveissel, ankom til Cardiff 14. Februar. — Rosenborg, Hansen, ankom til Middlesbro 12. Februar. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sevilla 14. Februar. — Søborg, Fischer, afg. fra Livorno 17. Febr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 20. Februar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ankom til Ghent 14. Februar. — Klampenborg, Palm, ankom til Tunis 17. Februar. — Marselisborg, Andersen, ankom til Methil 12. Febr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Stettin 17. Febr. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Burntisland 7. Februar. — Stjerneborg, Lund, ankom til Tynen 10. Febr. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Blyth 15. Februar. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Rotterdam 9. Febr. — Vordingborg, Nielsen, afgik fra Windau 19. Februar.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ankom til Cardiff 11. Februar. — Dansborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 3. Februar. — Jægersborg, Larsen, ankom til Bordeaux 11. Febr. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Genua 11. Febr. — Stegelborg, Lund, ankom til Genua 1. Febr. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Odense 19. Februar.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Helsingør 19. Febr. — Peter Mærsk, Grove, ank. til Stettin 19. Februar.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Methil 18. Februar.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Windau 16. Februar.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Liverpool 12. Februar.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Kbhvn. 19. Febr. — Helene, Sørensen, ankom til Neufahrwasser 14. Febr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kbhvn. 16. Febr., bestemt til Burntisland. — Agnete, Petersen, afg. fra Aalborg 15. Februar, best. til Methil. — Hermia, Hansen, ank. til Kbhvn. 19. Februar. — Alice, Schultz, afgik fra Hull 17. Februar, bestemt til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 18. Februar. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 19. Februar.

Det østasiatiske Kompagni. Siberien, Madsen, afgik fra Port Said 4. Februar. — Nikobar, Rambusch, afgik fra Aden 16. Februar. — Kina, H. P. Berg, afgik fra Moji 16. Februar. — Cambodia, Dahlenborg, ankom til Mouhnein 16. Febr. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Shanghai 19. Februar. — Anamba, Juel-Hansen, ankom til Bangkok 8. Februar. — Siam, Cortsen, afgik fra Marseille 13. Februar. — St. Domingo, F. Gabe, afgik fra Marseille 13. Febr. — Indien, Ingemann, afgik fra Shanghai 12. Febr. — Birma, C. Jensen, afgik fra Colombo 7. Februar.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, van Deurs, ankom til Antwerpen 18. Februar. — St. Jan, Christensen, ankom til Habana 17. Februar. — St. Thomas, Hansen, afgik fra St. Thomas 11. Febr., bestemt til Coruna.

Ærs. Energi, Nielsen, ankom til Kallundborg 12. Febr. — Enigheden, Svane, ankom til Vejle 13. Februar.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Svendborg 18. Febr. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Svendborg 20. Februar. — Ajax, Brorsen, ankom til Aalborg 16. Februar. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Aberdeen 13. Febr. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Grangemouth 14. Februar.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Helsingør 16. Febr. — London, Bom, ankom til Blyth 13. Februar. — Paris, Tholander, ank. til Aarhus 16. Februar. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Liverpool 6. Februar.

Mercur. Berlin, Krogh, ankom til Genua 5. Februar. — Wien, Brink, afgik fra St. Vincent 17. Februar. — Roma, v. Thun, afgik fra Sfax 9. Februar.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afgik fra Korsør 15. Februar, bestemt til Grimsby. — Clara, Magleby, afgik fra Kbhvn. 16. Februar, bestemt til Methil. — Erik, Jakobsen, ankom til Seaham 14. Febr. — Axel, Christensen, afgik fra Malmø 14. Februar, best. til Grangemouth. — Asger Ryg, Thorkelin, ankom til Kbhvn. 20. Febr. — Absalon, Jensen, afg. fra Newcastle 18. Febr., best. til Tarranto. — Jørgen Jensen, Grau, ank. til Granton 15. Febr. — Ulrik Holm, Bennelycke, ank. til Grimsby 14. Febr. — Wilh. Colding, Bjarnarson, afgik fra Novorossisk 14. Febr., best. til Svendborg. — Angantyr, Holm, ankom til Blyth 16. Februar. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, afg. fra Kiel 16. Februar, best. til Methil. — Farmatyr, Nielsen, ankom til Granville 17. Februar. — Veratyr, Villadsen, afgik fra Rufisque 10. Febr., best. til Marseille.

Frem. Austa, Bagger, afgik fra Kbhvn. 15. Februar, bestemt til Dunston. — Freja, Henningsen, afgik fra Yarmouth 19. Febr., bestemt til Blyth. — Tor, Hårstedt, ank. til Flensborg 19. Februar. — Hertha, Rasmussen, ank. til Lysekil 17. Februar.

H. Kirschner. Stanton, Jørgensen, ankom til Kbhvn 15. Februar. — Edison, Sørensen, ankom til Kiel 17. Februar.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ankom til Aalborg 10. Februar. — Margrethe, Chr. Lund, ankom til Dunston 19. Februar. — Henning, Clemmensen, ankom til Aalborg 18. Februar.

Sejlskibe.

Esbjerg. Thora, Thomsen, afgik fra Sydney 6. Februar, bestemt til Talcahuana. — Yrsa, Pedersen, afgik fra Newcastle 9. Februar, bestemt til Teignmouth. — Inga, Hansen, ankom til Hull 14. Februar.

Fans. Senderho, Killena, Hansen, afgik fra Las Palmas 9. Februar til Cuba. — Elisabetha, Fischer, afgik fra Liverpool 6. Februar til Gibraltar.

Svendborg. Nanna, Baage, ankom til Horten 10. Februar. — Capella, Hansen, ankom til Kirckaldy 12. Febr. — Ane, Jørgensen, ankom til Frederikshavn 14. Februar. — Gæa, Petersen, ankom til Helsingør 15. Februar. — Ludvig, Jensen, ankom til Dieppe 17. Februar.

Ærs. Vigilant, Rasmussen, ankom til Alicante 11. Februar. — Haabet, Albertsen, ankom til Felixtowe 11. Februar. — Vega, Hansen, ankom til Frederikshavn 11. Febr. — Alma Marie, Andersen, ankom til Falmouth 11. Febr. — Kirstine Jensen, Raahauge, ankom til Budgwator 12. Februar. — Kodan, Hansen, ankom til Maracaibo 12. Febr. — Prøven, Schmidt, ankom til Maracaibo 12. Februar. — Fuglen, Schmidt, ankom til Frederikshavn 13. Februar. — Johanne, Østermann, passerede Prawl Point 12. Februar, øst. — Debora, Rasmussen, ankom til Frederikshavn 14. Februar. — Ofelia, Clausen, ankom til Glasgow 15. Febr. — Hebe, Clausen, ankom til Ymuiden 15. Februar. — Eos, Christensen, ankom til Moss 16. Februar. — H. C. Christensen, Frederiksen, ankom til La Trinite (Martinique) 17. Februar. — Søstrene, Christensen, ankom til St. Anna (Guadeloupe) 17. Februar. — Yrsa, Bay, ankom til Karrebæksminde 18. Februar. — Hildur, Andersen, ankom til Slipshavn 17. Februar. — Smart, Christensen, ankom til Caen 16. Februar.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinge er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Kattegat. Nordre-Rønner NNØ. Masten c. 2 Kml. NNØ. for Nordre-Rønner Fyr er forgæves eftersøgt. En Vragmast, der laa 3/4, Kml. S. 74° V. fra Nordre-Rønner Fyr, er borttaget.

Fyrskibet „Hals“ er atter udlagt paa Station.

Sundet. Lappegrund V. Et Jærnsugerør er tabt i 12 Fod Vand paa V.-Siden af Løbet inden om Lappe-Grund, omtrent ud for Glasværket. Røret er 25 Fod langt og 1 Fod tykt.

Middelgrunds-Fort V. Til Atmærkning af Pladsen paa Middelgrunden, hvor Fyld fra Kjøbenhavn's Havn maa losses, er udlagt to grønne Vragtønder, henholdsvis 1,080 Alen V. og 1,720 Alen S. 68° V. fra Middelgrunds-Fort Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Luleå. Tjufholmssundet. Naar Uddybningsskinnen i Tjufholmssundet ligger i Vejen for Sejladsen, viser den rødt Flag, og man bør da ikke forsøge at passere den, før Flaget nedhales. En sort Ballon hejst ombord betyder, at Uddybningsskinnen ligger Ø. for Farvandet, to sorte Balloner, at den ligger V. for Farvandet.

Rusland. Riga Bugt. Kavl. Ved Ø.-Siden af 5 Fods Grunden Kavi, der ligger i Indløbet til Kavi Havn, 5, Kml. N. 59° Ø. fra Zerel Fyr, skal i Foraaret 1907 i 6½ Fv. Vand udsættes en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Fyrskibet „Fladen“ er atter udlagt paa Station. **Göteborg Indløb.** Buskär, Knippelholmen og Gefveskär Fyr skal forstærkes. Knippelholmen Fyr skal vise hvidt Lys til Landgrunden S. for Elfsborg og grønt Lys N. derfor, og rødt Lys over Hunnebådan eller Göteborgsgrundet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde „Düne O 2“ ved Helgoland udlagt og Mærketønden inddraget. Den hvide Baaketønde „Loreley Bank S“ tilligemed Mærketønden er atter udlagt. Klokketønden „Hogstean“ er inddraget.

Elben. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Krautsand“ atter udlagt.

Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Geniusbank“ og Lys- og Klokketønde 13 i Jade atter udlagt paa Station.

Fyrskibet „Borkum Riff“. I Foraaret 1907 skal Fyrskibet „Borkum-Riff“ forsynes med Undervands Taagesignal-Klokke, hvorpaa hver 45 S. skal slaas Ni-Slag med 2½ S. Pause mellem Slagene. 53° 49' N. Br. 6° 17' Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Terschelling. Lodstyrskibet paa Vlie Red er inddraget for Isgang. Lodserne aftages saa vidt muligt paa Vlie Red.

Zeegat van Texel. Molengat. I Molengat er der foregaaet Forandringer, saa at Farvandet er upaalideligt. Undersøgelse foretages.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. Aardappelengat kan nu besøjes med 13½ Fods Dybgaaende.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Bréhat. Moncel Nizellan. En rød Baake med Kegle er opført paa Klippen Moncel Nizellan i Baie de Laneros, ½ Kbl. N. 60° V. fra Taarnet paa Men Grenn. 48° 51' 20" N. Br. 3° 3' 57" V. Lgd.

England. Dover. De to røde, faste Fyr paa Yderenden af Admiralty Pier Forlængelse er flyttet c. 20 Alen NV. hen til Toppen af Stativet til Taageklokken, tæt ved Pierhovedets N.-Hjørne. 51° 6' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

Spithead. Omtrent den 2den Maj 1907 flyttes Fyrskibet „Owers“ c. 1 Kml. S. 7° V. hen. Det kommer da til at ligge 5, Kml. S. 34° Ø. fra Mixon Baake. 50° 37' N. Br. 0° 41' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget af en Damper, som er sunket SV. for Banc des Olivés. 45° 28' 45" N. Br. 1° 13' 50" V. Lgd.

Spanien. Ria de Arosa. Villagarcia. I Villagarcia er bygget en c. 1 Kbl. lang Bro. c. 2 Kbl. N. for den tidligere Bro, med 8 Fod Vand ved Yderenden. Paa Brohovedet er tændt et grønt, fast Fyr.

Cadiz. I Cadiz Havn er til Forsøg udlagt en sort Tønde, der viser rødt Lys, ved Grunden Cabezuela, og en rød Tønde, der viser grønt Lys, ved Grunden Palma. Paa Yderenden af Molen Poblacion er tændt to Fyr, det N.-lige er grønt, det Ø.-lige rødt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Gulf of Campeche. Tuxpam. Den 2den April 1907 forandres det hvide, faste Fyr ved Indløbet til Tuxpam (Tuspan) River til et hvidt Fyr med Fire-Formærkelser. Flammens Højde: 57 Fod. 20° 59' N. Br. 97° 19' V. Lgd.

Jamaica. Kingston. Saa vidt det er undersøgt, er Dybden i Løbene til Kingston uforandret, og kun selve Kysten ved Kingston har forandret sig lidt.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Braillien. Esperito Santo. Rio Doce. Rio Doce hvide og røde Blinkfyr er ombyttet med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Rød Mast, ½ Kbl. S. for Fyrtaarnet. 19° 37' S. Br. 39° 48' V. Lgd.

Det permanente Fyr skal flyttes til Regencia paa Rio Doce V.-Bred.

Rio Grande do Sul. Cidreira. Cidreira Fyr, der hver 10 S. viser to hvide Blink og et grønt Blink, er tændt tæt ved Kysten S. for Tramandaly Lagoon. Flammens Højde: 83 Fod. Synsviddens: 15 Kml. Rødt, c. 80 Fod højt Jerntaarn med Beboelsehuse. 30° 11' S. Br. 50° 11' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Bai von Teodo. Riff Tognola. Banken paa Riff Tognola er edelagt af Søen.

Tyrkiet. Bosphorus. Yeni Kioi. Baakefyret paa Yeni Kioi er paasejlet og slukket. Tæt ved det inddragne Fyrskibs Plads er udlagt et Fartøj, der viser tre grønne Fyr i Trekant. Man skal gaa mellem denne midlertidige Afmærkning og den asiatiske Kyst. 41° 7' N. Br. 29° 4½' Ø. Lgd.

Ægypten. Alexandria. En sort og hvid tærnet Stump-tønde er i 24 Fod Vand udlagt Ø. for Molen de l'Abattoire i Alexandria Havn, fra Fyret paa Bølgelyderen i S. 31° Ø., fra Mex Bagfy i N. og fra Mex Forfy i N. 47° Ø.

Tunis. Bizerte. Det røde, faste Fyr paa N.-Hovedet af Molen ved Bizerte er slukket, og en sort Lystønde, der viser rødt Lys, udlagt ved Ø.-Siden af Passe Nord. Lysevnen: 3 Kml. 37° 16' 46" N. Br. 9° 53' 29" Ø. Lgd.

En rød Tønde, hvorfra vises grønt, fast Lys, er udlagt ved Ø.-Kanten af Grunden i Baie de Sebra i 5 Fv. Vand, i Stedet for den røde Tønde, som laa der.

Om kort Tid udlægges en rød, spids Tønde, hvorfra vises grønt, fast Lys, ved SØ.-Kanten af Banc de Sidi Salah, i Stedet for den røde Spidstønde, som laa der.

Om kort Tid tændes et rødt, fast Fyr paa en Pæl paa Porten til det gamle Barrage des Pécheries.

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

Birma. Arakan Kyst. Cheduba Strait. Ved et vulkansk Udbrud har der i det N.-lige Indløb til Cheduba Strait dannet sig en 15 Fod høj Ø. der er c. 1½ Kbl. i Diameter. Den vil blive nærmere undersøgt. 19° 0' N. Br. 93° 24' Ø. Lgd.

Bay of Bengal. Fyrskibet „Krishna“, der hver 30 S. viser hvidt Gruppeblink, er atter udlagt paa Station og det midlertidige Fyrskib inddraget. 15° 37' N. Br. 95° 36' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Semarang Red. Den røde Spidstønde ved Vraget af Bark „Cheshire“ paa Semarang Red ombyttes med en grøn Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. Lys 10 S., Mørke 10 S. Synsviddens: c. 6 Kml. 6° 54' 45" S. Br. 110° 24' 45" Ø. Lgd.

Sumatra V.-Kyst. Simaloer NØ. Ved Simaloer NØ.-Kyst er fundet et 1 Fv. Rev c. 1 Kbl. langt i ØSØ. og VNV. og ½ Kbl. bredt. Det ligger i c. 30 Fv. Vand. 2° 36' N. Br. 96° 18' 45" Ø. Lgd.

Chinesiske Hav. Toedjoe Øerne NØ. Vraget af et Fartøj ligger sunket paa 0° 58' S. Br. 105° 43' Ø. Lgd. En Mast er 15 Fod over Vandet.

China. Canton River. Boca Tigris. Chain Rock. Paa Chain Rock er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Rødt, firkantet, 35 Fod højt Taarn. 22° 47' N. Br. 113° 37' Ø. Lgd.

Japan. Taiwan NØ.-Kyst. Petu Point. Det hvide Blinkfyr paa Petu Point er ombyttet med et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 175 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Fyrpæl tæt NØ. for Fyrtaarnet, som skal borttages. 25° 8' N. Br. 121° 55' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Højesteretsdom. — Kjøbenhavn, den 21. Februar 1907. — Af Nordisk Skibsredereforenings Cirkulære. — Norrlands Stuverforbund. — „Hejmdal“ Sagen. — Fragtmarkedet. — Kreditforening for Navigatorer. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havariar. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Febr. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	104 ¹ / ₂ — ³ / ₄	103 ³ / ₄	104
Danmark		82 ³ / ₄	83 ¹ / ₂
Norden	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Kjøbenhavn		81 ¹ / ₂	82 ¹ / ₂
Carl	102 ¹ / ₂	102	102 ¹ / ₂
Dannebrog	97 — ¹ / ₄	96 ³ / ₄	97 ¹ / ₄
Skjold		76 ³ / ₄	77 ¹ / ₄
Urania	75	75	75 ¹ / ₂
Union		82 ³ / ₄	83 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		96 ¹ / ₄	97
Hejmdal		113 ³ / ₄	114 ¹ / ₂
Østasiatiske	144 ¹ / ₂ —146	145 ³ / ₄	146
Østersøen	90 — ¹ / ₂	90	91
Nordsøen		40 ¹ / ₂	45
Gorm	108	102 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂
Torm		88	85 ¹ / ₂
Inga	78 ¹ / ₂ —79	78	79 ¹ / ₂
Cimbria		80	95
Vesterhavet		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		30	31
Foren. Bugser-Selsk.		71	80
Dansk-russisk Dampsk.		114	115
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	101
5 % Østasias. Komp.		100	103
State- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		86	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	89 ¹ / ₄	89	90
4 % — — 2. Serie. .		95	95 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		89	90
4 % — — 7. — ..		94 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	95	94 ³ / ₄	95
Aktier.			
Nationalbank	149 ¹ / ₂ — ³ / ₄ — ¹ / ₄	149 ¹ / ₂	149 ³ / ₄
Privatbank	131 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	130 ³ / ₄	131
Landmandsbank	146 ¹ / ₂ — ³ / ₄	146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Handelsbank	148 — ¹ / ₄	148	148 ¹ / ₄
Grundejerbank	126	125 ³ / ₄	126 ¹ / ₂
Burm. & Wain	105 ¹ / ₂ — ³ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Helsingørsk Jærnsk.		96 ¹ / ₂	97
Sukkerfabr.	174 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	174	174 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier		142	142 ¹ / ₂

Væxelskurser d. 19. Februar 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.29	18.24
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Februar 1907.

Russiske Noter	215.75
4 % Russiske Consols	76.90
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit	71.70
5 % Mexikanske 1899	102.80
5 % Rumænske Stats	102.25
4 % — — 1890	93.90

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

„Foren. Dampsk.“ 88,000, „Ny foren. Dampsk.“ 28,000, „Kbhvn.“ 54,000, „Norden“ 28,000, „Skjold“ 16,000, „Urania“ 6,000, „Dannebrog“ 24,000, „Danmark“ 12,000, „Carl“ 14,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Østas. Komp.“ 148,000, „Union“ 34,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsæjling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Lødefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodsør.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 295' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½, à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodsøpenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsøpenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegode og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 6 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodsøpenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vinter-takst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rændens 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 Fyr-linier. 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 besørges 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.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærns-kibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons
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, Kølhale-plads og Ophalings-bedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
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 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. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lods-penge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseros, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, I Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærns-kibsbyggerier, 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 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbansspor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbansspor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. 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.	Jærnbansspor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbansspor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 160 Ton. Maskinværksted og Skibsmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbansspor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 60 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havneens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingssplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 90 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.
Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telf. 5598. Telf. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

Skonnert
„Eros“ af Mariager, 32,64 Br. Tons, der Laster 62 Tons d. w., er billigt til Salg hos Ejeren J. Nielsen, Kongsdal pr. Mariager.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Frederikshavn's Skibs-Bundfarve og Emaljefabrik. Brun Patent-Kobberfarve for Træskibe. Rød, grøn og hvid Patent-Bundfarve til Lystfartøjer. Emaljefak, hvid og andre Kulører for saavel udvendig som indvendig Lakering. **A. C. Andersen.** Telegr.-Adr.: „Bundfarvefabriken“. Telf. 159.

Skib til Salg.

Skonnertbriggen „Caroline“, drægtig 178 Reg.-Tons, 100 Fod lang og 23 Fod bred, fuldstændig ombygget i Svendborg af Eg i 1881, en udmærket Trælastdrager, vel konstrueret og kan sejle med lidt Ballast, er meget billig til Salg ved Henvendelse til **Christian Bang.** Havnen 7, Svendborg.

Thomas Møller

Skibaproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Fyns Kreds,

afholder Søndagen den 24. Februar Eftm. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ sin aarlige Generalforsamling paa Thurø Kro, hvor det reviderede Regnskab for 1906 fremlægges til Godkendelse, Valg af et Bestyrelsesmedlem vil blive foretaget og flere vigtige Sager forhandlede.

Bestyrelsen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Middag med efterfølgende Dans, den 28. Februar Kl. 6 Eftm. i Prins Wilhelms Palæ (Larsens Lokale). Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningens Lokale, Sct. Annæ Plads Nr. 13, fremlagte Liste, hvor alle nærmere Oplysninger gives.

Bestyrelsen.

Aalekvase til Salg.

Kvase „Karen Marie“, der maaler 18 $\frac{89}{100}$ Tons er billig til Salg. Skibet er 9 Aar gammelt, godt udhalet og vedligeholdt, med to Stel Sejl m. m. Kvasen kan indlade 14 & 16,000 Pd. Aal. Man henvende sig til Skipper **Th. Jørgensen, Endelave.**

Skib til Salg.

En Galease, 27 Tons Brutto, 21,44 Netto, saa godt som ny efter en grundig Fortømring. Sejler godt, laster godt, bruger aldrig Ballast. Staar paa Bedding til frit Eftersyn paa Fjellebroens Plads pr. Vester Skjerninge, ved Skibsbygmester **S. F. R. Hoffmann.**

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. **6291,**

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Ved Stranden 2.
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plade 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationssekolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos **Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.**

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

De Medlemmer

af Nørrejylland's Søforsikringsforening, som ønsker at være i Sejlskibsrederi-Foreningen samt Nordevropæisk Sejlskibsrederi-Forbund, bedes skriftlig henvende sig til Hr. Mægler **Nicolaisen, Aarhus,** Foreningens Forretningsfører, Aalborg, samt til Kredsformændene.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bævermarkvej ved Løngbros.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Losseklub

Aarhus

paatager sig alt Losse- og Ladnings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.

Erbødigst

Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Selvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2820a

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forakud ydes for Proviantering etc. saamt, 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.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufveri forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretsassager

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

N. J. Pedersen

Skibsproviantering.

78 Havnegade 78

Esbjerg.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og
Speditjonsforretning.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“

Tugboat Company „Union“

Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes Lørdag den 2. Marte Kl. 8 i Børsens Forsamlingsaal (Indgang under Rampen).

Det reviderede Regnskab for 1906 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Havnefoged-assistent Th. Jensen og Skibsinspektør M. Bonde, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, Februar 1907.

Bestyrelsen.

H. Steensen's

Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22%. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-
Nr. 42

ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tæller

Prøv engang ufortødt 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

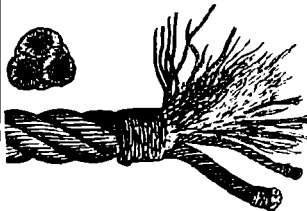
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser

(pat. Tyekl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manila af tilsvarende
Brudfæsthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbara.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9. Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Februar 1907. 14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slænger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerop
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40, 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Snedarbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

Condensed Milk.



„Milkmaid“ Brand sukret. „Ideal“ Brand usukret.

Fineste Produkt.
Største Holdbarhed.

Faas overalt.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.
F. Iepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Carl Nilsson
Telegr.-Adr.: Carl Nilsson. Telf. 1268.
Amaliegade 36
Kbhvn. K.

Føldstændigt forloddet og uforloddet Lager af Maskin- og Cylinder-Olier samt alt til Forsyning af Dampskibs-Maskiner.
Grundlagt 1888.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbetales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Efftt., St. Annæplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co.** 43, Amaliegade.
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadkompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaaler
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: »Yard«. Telf. Nr. 63.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegne Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.



Emallien

paalægges varm — 1/16''
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tøring, f. Eks.
Nærbøden af Ked-
lerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterom, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0.
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

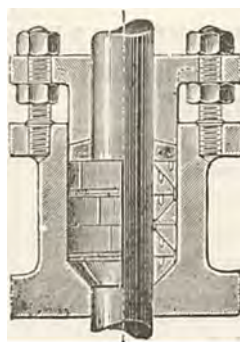
Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Mæskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens

Kontor.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldt

selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amallegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 8—8 Alten. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: »Bjorch-Jensen

Telefon 7262.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

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

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

Lord Kelvins Azimut-Mirror.

Ved Navigationslærer Th. P. Funder.

Det er nu omtrent 30 Aar siden, at dette genialt udtænkte og særdeles brugbare Instrument saa Dagens Lys, og det har da ogsaa efterhaanden opnaaet en særdeles stor Udbredelse ogsaa i danske Skibe. Saa meget mærkeligere er det, at der ikke — mig bekendt i det mindste — hidtil er gjort noget Forsøg paa nærmere at belyse dette Instruments Egenskaber, hverken i vore nautiske Lærebøger — hvor det kun kortelig beskrives — eller ad anden Vej.

Som bekendt bestaar Instrumentet af en Metalramme, der anbringes paa Kompasslaaget, saaledes at det paa en Tap, der passer i et Hul i Laagets Centrum, kan drejes ind i en hvilken som helst Azimut. Paa Metalrammen er anbragt en Libelle, hvorved man kan overbevise sig om, at Kompasslaaget er vandret. Paa den ene Ende af Rammen er fæstet et skraat stillet Metalrør, der under en Vinkel paa 60° hælder ind mod Kompasslaagets Centrum, og i Røret er anbragt en Linse, hvis Brændvidde er lige stor med Linsens Afstand fra Rosens Rand, hvilket medfører, 1) at Lys, der fra fjærne Genstande trænger gennem Linsen, vil samles i et Punkt paa Rosens Inddeling, nemlig i Linsens Brændpunkt, og 2) at, selv om man ikke holder Øjet nøjagtig i det Azimutplan, der gaar gennem en bestemt Inddeling paa Rosen, som betragtes gennem Linsen, denne Inddeling dog vil ses i samme Retning, da Straaler fra Brændpunktet efter at være gaaet gennem Linsen er parallelle. Af den Grund kan saa vel Prismet som Linsen gøres temmelig store, noget der i høj Grad letter Pejlingen. Det omtalte Prismes Tværsnit er en ligesidet Trekant paa 20 mm. Siden med den ene Top afskaaren; det kan drejes om en vandret Akse, der er anbragt c. 4 Centimeter over Linsen. Prismet kan gives en saadan Stilling, at man i dette kan se Billedet af den Genstand, man ønsker at pejle, da Lyset fra denne kan bringes til at trænge ind i Prismet og derfra ved fuldstændig Tilbagekastning naa Øjet. Oprindelig var der i Stedet for Prismet anbragt et Spejl (Mirror). Fordelen ved Prismet bestaar navnlig deri, at Lys ved fuldstændig Tilbagekastning svækkes i langt ringere Grad end ved Spejling^{*)}, saa at selv svagt belyste Genstande ses tydeligt i Prismet. Foruden i Røret findes en Viser, der angiver den Azimut, Instrumentet er indstillet i.

Mellem Linsens Brændvidde og Rosens Radius er der et bestemt Forhold; da endvidere Brændvidden skal være lige stor med Linsens Afstand fra Rosens Rand, indses det, at et bestemt Instrument kun kan bruges til et bestemt Kompas, og den samme Azimut-Mirror maa altsaa ikke uden videre anvendes til forskellige Kompasser, selv om den kan anbringes paa Kompasslaaget, noget man ved Anskaffelsen af og Brugen af Instrumentet nøje maa mærke sig.

Linsens Brændvidde eller dens Afstand fra Rosens Rand er 12 pCt. større end Rosens Radius. Dette medfører, at Lysstraaler, der udgaar fra Inddelinger, der paa Rosen ligger f. Eks. 10° fra hinanden, og som trænger gennem Linsens Midtpunkt, vil danne en Vinkel med hinanden, der er c. 12 pCt. mindre end 10° . Afstanden mellem Inddelinger, der ligger 10° fra hinanden, vil altsaa, naar den betragtes gennem Linsen, ses under en Vinkel paa knapt nok 9° .

Afstanden mellem Prismet og Linsen er (inden for rimelige Grænser) ligegyldig, da den pejlede Genstands Afstand til Prismet altid kan betragtes som værende saa stor, at Straalen fra den gaar i en og samme Retning, hvor end Prismet sidder. Fra Prismet vil den brudte

Straale gaa gennem Linsen og danne et Billede paa samme Punkt af Rosen, ligesom en vilkaarlig Inddeling gennem ethvert Sted paa Linsen ses i en og samme Retning, naar Linsen kun er anbragt i Brændviddes Afstand fra Rosens Inddeling.

En af de store Fordele ved dette Instrument er, at man ved Pejling i Almindelighed ikke behøver at indstille Instrumentet nøjagtigt i det Azimutplan, der gaar gennem den pejlede Genstand. De Fejl, der kan opstaa, ved at Instrumentet er unøjagtigt indstillet, skal jeg først gøre til Genstand for en nærmere Betragtning.

Tænk man sig to Stjærner begge med Højde h og den ene med Azimut OA, den anden med Azimut OB, og man med Instrumentet ønsker at pejle Stjærnen med Azimut OA, men dette staar indstillet i Azimut OB (Fig. 1, der fremstiller Kompasslaaget med Instrumentet

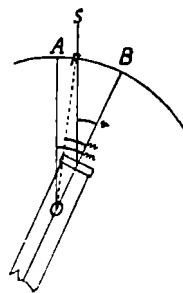


Fig. 1.

paasat) med Vinkel m fra OA, saa vil Aflesningen falde ved f. Eks. F med Fejlen $m - n$.

Da Stjærnerne begge har Højden h og Azimutforskellen m , vil Retningsforskellen (v) mellem dem være bestemt ved Ligningen:

$$\sin \frac{1}{2} m \cdot \cos h = \sin \frac{1}{2} v.$$

Her kan man med stor Tilnærmelse i Stedet for $\sin \frac{1}{2} m$ og $\sin \frac{1}{2} v$ sætte selve Vinklerne, og man har da

$$m \cdot \cos h = v.$$

Kaldes Linsens Brændvidde a og Rosens Radius r , vil Stjærnernes Spejlbilleder paa Rosen ses at ligge n Inddelinger fra hinanden, idet man har

$$\frac{a}{r} \cdot \sin \frac{1}{2} v = \sin \frac{1}{2} n.$$

Her er, som tidligere nævnt, $\frac{a}{r} = 1,12$, og for $\sin \frac{1}{2} v$ og $\sin \frac{1}{2} n$ kan man ligeledes med stor Tilnærmelse sætte selve Vinklerne, og man har da

$$1,12 \cdot v = n \text{ og da } v = m \cdot \cos h, \text{ saa bliver} \\ m - n = m - 1,12 \cdot m \cdot \cos h = m \cdot (1 - 1,12 \cdot \cos h),$$

som altsaa er lig Fejlen.

Man ser, at Fejlen falder til samme Side af den virkelige Azimut, som Instrumentet er stillet, naar n er mindre end m (se Fig. 1), eller naar $1,12 \cdot \cos h$ er mindre end 1, men til modsat Side, naar $1,12 \cdot \cos h$ er større end 1, og at den bliver 0, naar $1,12 \cdot \cos h$ er lig 1.

Da $1,12 \cdot \cos 27^\circ = 1$, bliver Fejlen, der fremkommer ved, at Instrumentet er unøjagtigt indstillet altsaa 0, naar det pejlede Himmelleghemes Højde er 27° .

Nedenstaende Kurve viser, hvor stor Fejl der bliver i Pejlingen, naar Instrumentet med forskellige Højder indstilles i et Azimutplan, der er 5° forskelligt fra

*) Fuldstændig Tilbagekastning foregaar iøvrigt efter samme Lov som Spejling.

Stjernens. Paa Grundlinien OX (Fig. 2) er Højderne i Grader afsat fra Begyndelsespunktet O i en valgt Maalestok. Fejlen er afsat fra Grundlinien paa de lodrette Ordinatorer, og den kan opmaales paa Ordinaten længst til venstre.

Naar Kurven falder under Grundlinien, ligger den virkelige Azimut mellem de to Inddelinger, som Spejl-

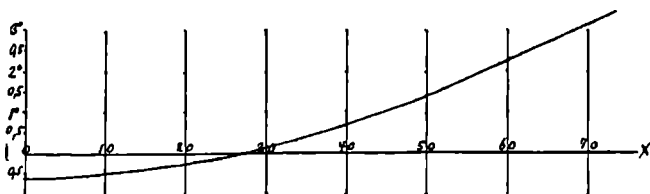


Fig. 2.

billedet og Viseren staar overet med, medens den virkelige Azimut, naar Kurven falder over Grundlinien, ligger udenfor Spejlbilledet til modsat Side af Viseren.

Eks. 1. En Stjernens Højde er 38° og dens devierende Pejling \emptyset ., men Viseren paa Instrumentet staar overet med S. $80^\circ \emptyset$.

Af Kurven ses, at med en Højde af 38° og en fejl Indstilling paa 5° bliver Fejlen i Pejlingen $\frac{1}{2}^\circ$. Da nu Instrumentet er indstillet 10° fejlt, bliver Fejlen 1° , og efter Instrumentet bliver Pejlingen da S. $89^\circ \emptyset$., medens den skulde være \emptyset .

Pejler man en terrestrisk Genstand, der er for utydelig til at ses, naar Lysstraalen fra den først skal trænge gennem Prismet, drejer Observator dette mod Genstanden og anbringer sit Øje saa lavt, at han netop kan se denne over Prismet; han drejer derpaa Prismet, til han i dette ser Rosens Spejlbillede. Ved denne Metode vil Instrumentet i Almindelighed meget nær være indstillet i Azimutplanet gennem Genstanden. Afviger det noget derfra, fremkommer en Fejl, men da Højden nu er 0, skyldes Fejlen kun, at Retningsforskellen mellem Inddelingerne i Rosens Spejlbillede paa Grund af Linsens Afstand fra Roseranden viser sig noget mindre (i Forholdet $\frac{1}{1,12}$), end den Retningsforskelle, de angiver.

Eks. 2. En terrestrisk Genstands devierende Pejling er S., men Viseren paa Instrumentet staar overet med S. $4^\circ \emptyset$.

Af Kurven ses, at med en fejl Indstilling paa 5° bliver Fejlen i Pejlingen $0,6^\circ$. Da nu Instrumentet er indstillet 4° fejlt, bliver Fejlen $0,5^\circ$, og efter Instrumentet bliver Pejlingen da S. $0,5^\circ \emptyset$., medens den skulde være S.

Er det Solen, man vil pejle, kan man ogsaa vende Røret med Linsen bort fra Solen og søge dens modsatte Pejling ved at lade Prismet kaste Solstraalerne ned paa Roseranden, saa at der paa denne dannes en lille lys Plet. Er Instrumentet indstillet med Fejlen m (Fig. 3), vil denne Plet ikke danne sig lige under Linsen, men naar Linsen, som i Figuren vist, er flyttet noget til venstre, vil Pletten ligge noget til højre. Fejlen følger de samme Love som før og kan findes ved Hjælp af Kurven.

Eks. 3. Solens Højde er 10° , og dens devierende Pejling er V., men Viseren paa Instrumentet staar overet med S. $85^\circ \emptyset$.

Af Kurven ses, at med en Højde paa 10° og en fejl Indstilling paa 5° bliver Fejlen i Pejlingen $0,5^\circ$. Efter Instrumentet bliver den modsatte Pejling altsaa N. $89,5^\circ \emptyset$., medens den skulde være \emptyset .

Endelig kunde man rette Instrumentet mod Solen og ligesom før lade Prismet kaste Solstraalerne ned paa Roseranden, saa at der her danner sig en lys Plet. Er Instrumentet indstillet med Fejlen m, bliver Fejlen i Pejlingen nu m + n og altsaa meget betydelig. Dette

vil kunne indses ved at betragte Fig. 4. O fremstiller Rosens Centrum OA_1F en Del af Rosen, P Prismet og PN Normalen paa Prismets Bagside, BP er den indfaldende og PB_1 den af Prismet tilbagekastede Straale fra

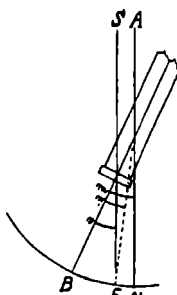


Fig. 3.

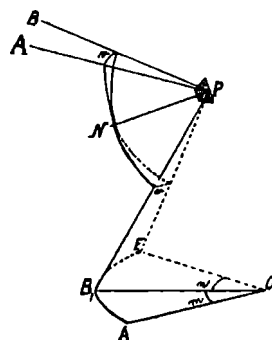


Fig. 4.

et Himmellegeme; saavel OB_1 , PN og PB tænkes liggende i Papirets Plan, i hvilket Plan Instrumentet altsaa er indstillet. AP er den indfaldende og PF den tilbagekastede Straale fra et andet Himmellegeme med samme Højde som det foregaaende, men med Azimutforskellen m. AP ligger foran Papirets Plan i samme Azimut som OA_1 , og da PF ligger i Planet APN, der skærer Papirets Plan i PN, maa F ligge bag Papirets Plan. Kaldes Retningsforskellen mellem Stjærnerne v, haves ligesom ovenfor

$$m \cdot \cos h = v \text{ og } n = 1,12 \cdot v$$

Fejlen er da m + n.

Denne Maade at benytte Instrumentet paa maa altsaa absolut forkastes, da man for hver Grad Instrumentet er fejlt indstillet faar en Fejl i Pejlingen paa 2° og derover.

Nu kan hertil bemærkes, at man ved at bringe Viseren overet med Spejlbilledet eller den paa Rosen dannede Lysplet, altid kan sikre sig, at Instrumentet er rigtigt indstillet, men dette er nu ikke saa let endda. Viseren er nemlig ikke anbragt i Brændviddens Afstand fra Linsen, og man vil derfor have den i forskellig Retning — altsaa ikke overet med den samme Inddeling paa Rosen — naar man betragter den gennem forskellige Steder af Linsen, og det kan dreje sig om over 5° .

Med fravendt Observation, hvor Solbilledet kastes ned paa Rosen, vil man slet ikke kunne se Viseren, saa man kan i Almindelighed kun gøre Regning paa, at Instrumentet er omtrentlig indstillet. Er det skyet Vejr, saa man maa benytte en tilfældig Klaring, kan Fejlen i Indstillingen udmærket naa op over 5° . Som det af Kurven fremgaar, vil Fejlen, der paa Grund af fejl Indstilling fremkommer i Pejlingen, dog være uden praktisk Betydning, naar Instrumentet isvrigt benyttes paa rette Maade, saalænge Højden er under 40° .

Til Instrumentet hører som bekendt et Par Opstandere, der anbragt paa Plads falder sammen med Koppens Akse. Bringer man en af disse til at ses overet med Viseren og Solens Spejlbillede, er Instrumentet nøjagtigt indstillet, dog kun under den Forudsætning, at Laaget er vandret, og at Instrumentet isvrigt er i Orden. Derved bliver Pejlingen ganske vist noget omstændeligere, men det maa dog tilraades at benytte denne Fremgangsmaade ved Højder over 40° .

Da Opstanderne ikke kan benyttes som Hjælpe-middel til nøjagtig Indstilling ved fravendt Observation, bør Instrumentet ikke benyttes paa denne Maade ved Højder over 40° .

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 28. Februar 1907.

Tømmer Dækslast. Den første Sag, der har været for, siden de ny Dækslastbestemmelser af „Merchant Shipping Act 1906“ traadte i Kraft, blev behandlet ved Retten i Newport d. 15. Februar d. A., idet Kaptajnen paa Damperen „Anna“ blev dømt for at have ført for stor Dækslast af let Trælaster ved Ankomsten til Talbot.

Under Sagen oplystes det, at Skibet havde ført 6,271 Kbf. udover, hvad der var tilladt. I Overensstemmelse med „Merchant Shipping Act“ var Indstævnte pligtig at betale £ 5 for hver 150 Kbf. udover det tilladte Kvantum, hvilket i alt vilde beløbe sig til £ 205.

Fra Skibets Side blev gjort gældende, at dersom Lasten havde været anbragt anderledes, vilde der slet ikke være opstaaet nogen Konflikt med Lovens Bestemmelser.

Den Indstævnte hævdede, at han havde været af den Mening at han maatte have 7 Fods Dækslast, og at han kun kendte meget lidt til den ny „Merchant Shipping Act“, som først var traadt i Kraft d. 21. Decbr. 1906.

Under Hensyn til Sagens Omstændigheder idømtes Kaptajnen en Bøde paa £ 10 samt Sagens Omkostninger.

Den største Ulykke, der nogen Sinde er hændt i Kanaloverfarten, har i Følge „Sh. Gaz.“ ramt Great Eastern Company's Damper „Berlin“ paa dens Tur fra Harwich til Hoek van Holland. Damperen forlod Parkeston d. 20. Febr. med c. 90 Passagerer og en Besætning paa over et halvt hundrede Mand, men foranlediget ved det usædvanlig daarlige Vejr løb den paa Grund efter at have stødt mod en af Molerne, som beskytter Indløbet til Havnen i Hoek. Skroget gik næsten straks efter midt over, og kun yderst faa af de ombordværende blev reddet.

Paa et Møde afholdt i Berlin d. 6. Febr. dannedes, som tidligere meddelt, en almindelig Sammenslutning af tyske Rederier. Denne Forening omfatter omtrent alle tyske Skibe, og Bestyrelsen bestaar af Repræsentanter fra Hamburg, Bremen, Flensborg, Kiel, Stettin, Emden, Danzig o. s. v. Hr. Nolze fra Nordd. Lloyd i Bremen er valgt til Præsident, Direktør for Hamburg-Amerika Linjen Hr. von Grumme og Hr. F. Gribel fra Stettin er Vicepræsidenter, og Hr. Paul Ehlers, Hamburg, er Foreningens Sekretær.

Hidtil har de tyske Skibsredere ikke haft nogen Forening til at varetage deres fælles Interesser, naar undtages lokale Foreninger, som f. Eks. Verein Hamburger Rheder og Verein der Rheder des Unterwesergebiets, men ved Dannelsen af den ny Forening kaldet Zentralverein Deutscher Rheder, der er samlet af hele den tyske Skibsrederstand, vil dette Savn blive afhjulpet.

Foreningen skal varetage Redernes Interesser ved saadanne Spørgsmaal, som kan opstaa ved national eller international Lovgivning, ved Arbejderspørgsmaal eller lignende. Desuden er der andre Ting, som indirekte vedrører Skibsfartens Interesser, som f. Eks. de politiske Spørgsmaal, i hvilke Skibsredere bogstaveligt talt ikke har nogen Stemme, da de er utilstrækkelig repræsenteret i den tyske Rigsdag. Denne Mangel skal afhjælpes, og den nystiftede Forening er udset til at varetage disse Interesser.

I Sager af international Interesse vil den ny Forening arbejde i Overensstemmelse med lignende Foreninger i De forenede Stater og andre Lande.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund meddeler:

I Erkendelse af det ønskelige i at have fælles ensartede Rater for samme Fart har Repræsentantskabet

for Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund besluttet at optage følgende Ændringer i Forbundets Minimalfragter:

Nykjøbing F., Nysted, Saxkjøbing og Nakskov 50 Øre højere, Stege 1 Kr. højere pr. Std.

Faaborg, Assens, Vejle, Fredericia, Aabenraa, Angstenborg & Sønderborg 50 Øre, Nykjøbing M., Thisted, Struer, Lemvig 1 Kr., Løgstør 2 Kr. lavere pr. Std.

Hou (Zone a) Kr. 16,50 med almindelige Tillæg for de andre Zoner.

Sæby (Zone a) Kr. 17 med almindelige Tillæg for de andre Zoner.

For Dimensioner 1" × 4" og derover.

Paa Repræsentantskabets Vegne

C. Minort Rasmussen.

Den tyske Kuldampere „Helen Blumenfeldt“, der gaar i regelmæssig Fart paa Tynen, har i Følge „Fairplay“ ved flere Lejligheder haft stor Nytte af at være forsynet med traadløs Telegraf. Et meget slaaende Bevis paa den traadløse Telegrafs praktiske Nytte blev afgivet i sidste Uge, da Skibet var paa Rejse fra Hamburg til Blyth. Efter Afrejsen forandrede nemlig Rederiet Bestemmelse, og i omtrent 250 Kml. Afstand fra Tynen modtog Kaptajnen Ordre til at gaa til Tynen i Stedet for til Blyth og indtage Ladning i Wallsend. Ved Ankomsten til Wallsend var der Dokplads og Ladning parat til den, og Skibet kunde saaledes med mindst mulig Forsinkelse stikke til Søs igen.

Norddeutscher Lloyd. Den 20. ds. fejrede det bekendte Rederi i Bremen sit 50 Aars Jubilæum, idet Selskabet blev stiftet d. 20. Februar 1857 af Konsul H. H. Meyer med en Aktiekapital af 3 Millioner Thaler.

Lloyd, der begyndte med fire Dampere, har nu 378 Fartsøjer i Fart, hvoraf 184 store Dampere. Selskabet har bygget Skibe for 417 Millioner Mark. Det har befordret 6½ Million Passagerer, hvoraf en halv Million alene i 1906. Det bruger aarlig for 23 Millioner Mark Kul og for 14 Millioner Mark Proviant. Det har paa sin Flaade en Besætning af 12,000 Mand og giver ialt 22,000 Mennesker Arbejde, og det har for Øjeblikket en svømmende Kapital paa 160 Millioner Mark.

Damperen „Ellen“'s Undergang. Hamburg, d. 23. Februar. (Ritz. Bur.). Sretten har i Dag afsagt følgende Kendelse i Sagen angaaende Kollisionen mellem Esbjerg-Damperen „Ellen“ og Hamburg-Damperen „Umea“: Om Morgenen d. 15. ds. har der Vest for Onessant fundet et Sammenstød Sted mellem Damperen „Umea“ og Damperen „Ellen“, hvorved sidstnævnte Skib sank. Kollisionen skyldes „Umea“'s Kaptajn Lindemann og den vagthavende Styrmand Boesen paa „Ellen“, idet begge har overtraadt de internationale Søvejsregler om Sejlsads i Taage. „Umea“'s Journal har været i højeste Grad mangelfuldt ført.

Dampskibsselskabet Cimbria. Bestyrelsen foreslaar et Udbytte af 6 pCt. for 1906.

Dampskibsselskabet Vendila. Bestyrelsen foreslaar et Udbytte af 5 pCt. for 1906.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen

holdt Søndag d. 24. Februar Generalforsamling paa Thurø Kro, hvor godt 80 Redere fra Svendborg, Thurø og Troense havde indfundet sig.

I Modsætning til det store Aarsmøde i Troense i Fjor, hvortil ogsaa Marstal-Rederne var indbudt, var Dagsordenen denne Gang mindre omfattende.

Form., Havnefoged Møller, Svendborg, bød Velkommen og gav Beretning om det forløbne Aars

Virksomhed,

der syntes at vise Fremgang paa flere Omraader. Dette Aar har saaledes set Ulykkesforsikringen træde i Kraft. Kredsen har deltaget i Hovedforeningens Arbejde, og navnlig har Redere fra denne Egn været virksomme for Oprettelsen af det nordevropæiske Sejlskibsrederforbund. Det er ogsaa særlig Medlemmer af vor Forening, der ved et Møde her paa Thurø for nylig har dannet en lokal Forening til Varetagelse af særlige Opgaver som Forhyringsforholdene o. l.

Regnskabet

forelægges ligeledes af Formanden. Det udviste en Beholdning af 488 Kr. 90 Øre. I Kredsen er nu indmeldt i alt 24,309 Tons. Regnskabet er revideret af Skibsbygmester N. P. Petersen, Thurø og — i Stedet for afdøde Skibsreder Anderschou, Svendborg — af Kaptajn Christiansen, Svendborg.

Valg.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Skibsreder Jørg. Nielsen, Troense. Til Revisor genvalgtes Skibsreder N. P. Petersen, Thurø, og valgtes Købmand A. E. Hansen, Svendborg.

Formanden ønskede at nedlægge sit Mandat, men lovede paa enstemmig Opfordring efter anbefaling af Mægler A. Hansen, Svendborg, at fortsætte, idet Rejseinspektør Ferd. Nielsen havde lovet at paatage sig Regnskabsføringen.

Manglen paa Styrmand.

Formanden indledede en Forhandling om, hvorledes man bedst skulde afhjælpe den herskende Mangel paa Styrmand. Fra Marstal havde man modtaget Opfordring til sammen med Ærø-Kredsen at vælge en Deputation paa 4 Medlemmer — 2 fra hver Kreds — til at forelægge Ministeren Sagen.

Mægler A. Hansen, Svendborg, oplyste, at Tanken var at faa Tilladelse til at paamønstre norske og svenske Styrmand. Hertil vil jo fordres særlig Lov og maaske international Overenskomst. •

Formanden meddelte, at Bestyrelsen vilde anbefale at vælge Mægler H. A. Hansen, Thurø, som særlig egnet til Ordfører for Deputationen. Forsamlingen sluttede sig enstemmigt hertil. Som det andet Medlem valgtes ligeledes enstemmigt Skibsreder Jørg. Nielsen, Troense.

Forhyringen i Svendborg.

Herom førtes der nogen Forhandling, idet

Kaptajn Christiansen, Svendborg, gav Oplysninger om, hvad man havde foretaget for at faa de 2 For-

hyringsagenter Hansen og Jensen til at slutte deret Forretninger sammen, hvad der maatte anses for meget ønskeligt og muligvis ogsaa kunde opnaas.

Det overlodes Udvalget at arbejde videre i Sagen.

Forskelligt.

Direktør Drechsel gav nu Meddelelse om Hovedforeningens Virksomhed for de større Opgavers Vedkommende i det forløbne Aar.

Det for Tiden paa Rigsdagen foreliggende Lovforslag om Toldlovens Revision er jo af stor Betydning for Skibsfarten. I over 20 Aar har man nu arbejdet paa Toldfrihed for Skibe og Materiale til Skibsbygning. Under Finansminister Hage blev der gjort et Forsøg paa at løse Spørgsmaalet særskilt, men dette glippede. Nu maa det imidlertid haabes, at Sagen er sin Løsning nær, og fra Skibsfartens Side bør der ytres et levende Ønske om at faa den gennemført.

Forholdene ved Gennemsejlingen ved Jærnbanebroen ved Aalborg har Hovedforeningen længe arbejdet paa at faa forbedret. Nu syntes det at skulle lykkes.

Den længe imødesete Ulykkesforsikring har nu virket et Aar. Nogen begrundet Mening om dens Virkninger kan næppe udtales endnu. Skibsfarten er i dette Aar ramt af mange usædvanlig store Ulykker. 7 Sejlskibe er gaaet under med Mand og Mus, deraf et med 20 Mandes Besætning. Foreløbig ser det ikke ud til, at den Byrde, Forsikringen lægger paa Skibsfarten, nemlig et Kontingent af 10 Kr. pr. Mand, er større end naturligt. Antagelig vil der blive almindelig Tilfredshed med denne betydningsfulde Sag. Der er ansat Tillidsmænd paa de forskellige større Skibsfartssteder, f. Eks. Svendborg.

Af den nærmeste Fremtids Spørgsmaal kan nævnes Tilsynet med Sejlskibe i Lighed med det alt eksisterende offentlige Tilsyn med Dampskibe. Her mener Hovedbestyrelsen efter foretagne Undersøgelser, at et saadant Tilsyn vil være unødvendigt og byrdefuldt for Sejlskibsfarten. Man vil derfor modarbejde et saadant Forslag, om det skulde fremkomme, og der er Grund til at antage, at man fra Statens Side vil tage Hensyn til vor Stilling til Sagen.

Angaaende Manglen paa Styrmand kan en Foranstaltning som den her paa Mødet nævnte næppe foretages uden en Ændring i Søneringsloven, og en saadan gaar Ministeren antagelig ikke med til, inden den nedsatte Kommission har afgivet den længe imødesete Betænkning, som maaske nu snart kan ventes. Kredsen her bør dog vist fremme Sagen gennem Hovedbestyrelsen, som jo sikkert tager Hensyn til fremsatte Ønsker fra denne store Kredsafdeling.

Hvis Ministeriets Medvirkning er nødvendig, vil en Forandring af de omtalte Forhyringsforhold i Svendborg, tror jeg ogsaa, det vil være heldigst at forebringe denne Sag gennem Hovedbestyrelsen.

Sejlskibsfartens Fragtforhold har Hovedbestyrelsen naturligvis ogsaa haft for Øje. Den ny Organisation, Nordevropæiske Sejlskibsreder-Forbund, der er dannet væsentligst efter Tilskyndelse fra Svendborg og Ærø, har haft sine Vanskeligheder at kæmpe med, navnlig fordi de øvrige Lande ikke har haft saa stærk indre Organisation som vi. Den vil imidlertid nok efterhaanden vinde Fremgang. Alene Oprettelsen af Forbundet har haft sin gavnlige Indflydelse paa Fragttaksterne, og man kan haabe, at denne Organisation vil kunne medvirke til at opretholde gode Arbejdsvilkår for Sejlskibsfarten.

Kaptajn Andreasen, Svendborg, ankede over, at Ulykkesforsikringen ikke ydede Erstatning for Brokskade hidført ved Ulykkestilfælde.

Direktør Drechsel bemærkede, at det var et vanskeligt Spørgsmaal, som der skulde lægevidenskabelig Indsigt til at belyse. Det havde imidlertid i de fleste

anmeldte Tilfælde vist sig, at Brokskaden ikke stammede fra Ulykkesulfælde. Det er jo Arbejderforsikrings-Raadet, der i hvert enkelt Tilfælde træffer Afgørelsen.

Andreasen: Kan denne Afgørelse ikke appelleres?

Drechsel: Kun i enkelte Tilfælde til Ministeriet, men dettes Afgørelse har endnu aldrig underkendt Arbejderforsikrings-Raadets Afgørelse.

Mægler Hansen, Thurø, takkede for Valget til Deputationen til Ministeren og antydede, hvorledes man agtede at gøre Ministeren den herskende Nødstilstand med Hensyn til Mangel paa Styrmand begribelig.

Formanden meddelte, at der inden 1. Juli vilde blive indkaldt til et Møde for alle Rødere i Fyns Kreds for at vælge 8 Repræsentanter til Ulykkesforsikringen.

Mægler Hansen, Thurø, takkede paa Forsamlingens Vegne Direktør Drechsel for hans Nærværelse og Deltagelse i Mødet og Havnefoged Møller for hans Ledelse af dette, hvorpaa han udbragte et Leve for de 2 Herrer.

Drechsel takkede, og

Havnefoged Møller takkede med et Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds.

V. O.

Fragtmarkedet.

Overalt er der indtraadt mere Stilhed, end der herskede paa Fragtmarkedet for en halv Snes Dage siden, og navnlig er Begæret efter Tonnage fra La Plata, som der knyttedes saa store Forhaabninger til, bleven betydeligt mindre. Raterne for Marts Lastning er dog ikke undergaaet væsentlige Forandringer, og naar blot Rederne vil vise fornøden Fasthed, skal det ogsaa nok lykkes at holde Fragterne oppe. Adskillige Baade er gaaet ud i Ballast, og det gælder nu blot om, at der ikke kastes for megen ballastgaaende Tonnage paa Markedet, hvortil Fristelsen i hvert Fald er til Stede, idet baade Sortehavet og Nordamerika stadig er meget sløje Markeder. Hvorvidt der i det hele taget vil blive noget af væsentlig Betydning at gøre fra Sortehavet i den nærmeste Fremtid er meget tvivlsomt, thi Priserne i Sydrusland holdes højt i Haab om, at Regeringen skal købe op, og Tilførslerne til Eksporthavnene er meget smaa. Udfragterne for Kul til Middelhavet er bedre, dels paa Grund af de daarlige Returmarkeder og dels paa Grund af de elendige Ekspeditioner, som gives i de italienske Havne i Almindelighed, og Genua i Særdeleshed, og desværre er der ikke nogen Udsigt til en Forandring til det Bedre med det første. Ogsaa til Østersøen, hvorfra der kun findes faa og daarlige Returlaster, er Kulfragterne bedre, ligesom Lastetørn er lettere at arrangere, men en Bedring tiltrængtes ogsaa haardt, thi Fragterne er endnu stadig smaa, og med det stormfulde Vejr, som vi i den sidste Tid har haft, og som har forsinket mange Dampere meget betydeligt, giver Ballast-Kulsejlads kun Tab. For den kommende Østersøseson begynder der at komme flere Ladninger frem, men Raterne, der noteres, er gennemgaaende alt for lave, og under disse Omstændigheder er det bedste, som Rederne kan gøre, at holde igen og ikke slutte forud, naar ikke mindst Minimums Rater kan betinges. Priserne for Bunkerkul er vedblivende overordentlig høje.

Det østlige Marked er temmelig livløst undtagen for Risbefragtninger. Rispladserne har igen sluttet en Række

store Baade pr. Marts/April, af hvilke en Del er gaaet ballastet ud gennem Suez Kanalen, og der betales fra Birma 24/ à 24/6 O. C., 28/9 La Plata, medens en 3,600 Tons Baad fik 27/6 til Kalmar. Fra Kalcutta sluttes næsten intet. Bombay har taget enkelte Baade paa Lumpsum, hvorimod Kurrachee var en Kende livligere og har gentaget 16/ à 16/6 pr. Marts til udsøgt Havn.

Sortehavet fragter meget lidt til Trods for, at de fleste Havne atter er tilgængelige. Odessa sluttede et Par Baade til 8/3 London, Rotterdam, 8/9 Hamburg, medens 8/6 betales N. C. Pr. 10/25 Marts fragtede Nikolajeff til 7/9 Rotterdam, 8/3 Hamburg. Fra Sulina og Bulgarien betales omkring 8/ „any“, 3 d. mere for mindre Baade, men Begæret er ikke stort. For Erts fra Poti sluttedes et Par Baade til 10/1½ Newport, 12/3 Maryport.

Middelhavet har i Modsætning til, hvad vi kunde konstatere i vor forrige Fragtberetning, haft mindre Trang til Tonnage hjemover. Som Følge deraf er Raterne ogsaa yderligere gaaet ned. Saaledes sluttedes der f. Eks. for Erts til 6/3 Carthagena/Rotterdam, 5/6 Jarrow, 8/ Hul-elva/Rotterdam, 6/1½ Porman/Middlesbro, alt med „fri despatch“. For Fosfat noteres 7/6 Bona/Plymouth, 8/6 Sfax/Neufahrwasser, Frcs. 8½ fob. Tunis/Nantes, og for Oljekager fra Marseille 12/6 til 4 svenske Havne pr. Marts. Fra Sicilien (3 Pladser) til Hamburg kan faaes 8/ pr. Ton Dødvægt. Ertsraterne fra Bilbao er faldet stærkt, og der sluttedes saa lavt som til 3/9 Cardiff, 4/ Middlesbro eller Tyne Dock, andre Pladser i Forhånd.

Nordamerika viser en rolig Tendens med ringe Begær efter Tonnage. For prompt Lastning sluttedes der fra Philadelphia til 2/ pr. Qrs. til U. K. Fra Golfen blev der betalt 11/6 til U. K., Kontinentet, fra Pensacola for Tømmer 82/6 til Antwerpen. Canada er stadig meget stille, fra Miramichi betales 42/6 til Manchester, og fra St. Lawrence samme Rate til London.

La Plata Markedet har været udsat for en Reaktion med Hensyn til Tonnageefterspørgselen. Der tør dog næres Haab om, at det ikke vil have nogen videre Indflydelse paa Raterne, da der endnu skal være ret store Kornforraad, som skal afskibes. Fra Lorenzo Grænsen blev der betalt 18/9 til U. K., Kontinentet, fra Buenos Aires til 2 danske Lossepladser 20/3, samme Rate til Sverrig, men for 3 Lossehavne. Fra Bahia Blanca til U. K. Kontinentet blev der gjort flere Afslutninger til Rater varierende mellem 19/ & 20/ for Marts-Lastning.

Østersøen fremviser foreløbig, for saa vidt prompt Lastning kommer i Betragtning, ingen Forandring. For Props noteres der fra Windau resp. Libau 32/ à 33/ pr. Favn (343 Cbf.), til hvilke Rater Befragterne dog ikke synes at have let ved at finde Tonnage. Det samme er Tilfældet med det Papirtræ, som fra nævnte Havne tilbydes à Frcs. 25 pr. Favn til Holland, Frcs. 29/30 Calais eller Dunkerque. For Sleepers noteres fra Windau til Tyne 7/ for firkantede, 8/ for runde og samme Fragt til Boness. Königsberg noterer til London, Rotterdam 1½ Hvedebasis.

Kulfragterne derimod er fastere og Tørnen tilsyneladende ikke mere saa besværlig, fra Forthet til Libau blev der betalt 4/4½, til Kolding 4/10½, en mindre Baad endog til 5/3. Fra Blyth til Lübeck sluttedes der til 4/6. Fra Tynen til Oporto 5/6, til Marseille 6/4½, Alexandria 6/10½, Port Said 6/6. Fra Wales blev der sluttet til Algier handige Baade til Frcs. 7,25, større noget billigere. Til Barcelona 7/9, til Savona 8/6, medens en stor Damper blev gjort til Genua à 9/. Til Port Said sluttedes der en Række Dampere til 7/, til La Plata 12/3.

Fragtmarkedet for Sejlere.

De mindre Skibe begynder nu atter at gaa i Fart, og Befragtningen har gaaet noget livligere i de sidste Dage. Fra Königsberg meddeles, at der for Afskibning

pr. første aabne Vande hidtil kun er kommet ganske faa Ladninger i Markedet, og Udsigterne er ikke lovende, da Korntilførslen er ringe, og der ikke kan ventes, at den vil tiltage paa Grund af den daarlige Høst; der stilles ellers i Udsigt 15 Mark Rugbasis og noget lignende for Ærter til Ekensund; fra de øvrige nordtyske Østersøhavne er det, hvad Kornlaster angaar, til Dels uforandret fra foregaaende Uge; Barth noterer for Rug til Danmark $4\frac{1}{4}$ Mark og Sukker til Kjøbenhavn 4 Mark. ab Lübeck noteres forskellige Ladninger Salt pr. 15. Marts saaledes til Halmstad, Cimbrishamn Kastrup, Aalborg 4 Mark, Wisby, Roneham 5 Mark.

ab Kjøbenhavn blev sluttet nogle Skibe gennemgaaende til ret gode Rater, saaledes blev opnaaet for straks disponible Skibe for Majs til Rostock 4 Mark, Kolberg 5 Mark, Præstø 15 Øre og Nykjøbing Sjælland 18 Øre. Der udbydes nogle Ladninger Byg til slesvigske Havne samt Hvede til Ahus; Markedet er ellers kendeligt flovere.

ab svenske Sundhavne noteres til Kiel, Flensborg, Kønigsberg, Stettin $3\frac{1}{4}$ Mark, forskellige jyske Havne $3\frac{1}{2}$ Kr., Larvik, Skien 4 Kr., Uleåborg 5 Mark, Åbo, Helsingfors $4\frac{1}{2}$ Mark, alt for Lervarer.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S/S. Nr. $15/1907$, afsagt d. 6. Februar 1907. Tiltalte J. J. B., der d. 26. Maj 1906 blev udmønstreret med Dampskibet „Oscar II“ som Fyrbøder, var med Tilladelse gaaet i Land i New York d. 17. Juni s. A. og traf i en Beværtning sammen med nogle andre Fyrbødere fra samme Skib, med hvem han drak, hvorefter de blev enige om at blive i Land.

Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger.

Dom i S. S. Nr. $17/1907$, afsagt d. 20. Februar 1907. Tiltalte H. P. N., der d. 19. September 1906 var udmønstreret som Fyrbøder paa ubestemt Tid med S/S. „Garonne“, fik d. 4. Januar d. A. Landlov i Kjøbenhavn, men vendte ikke tilbage til Skibet, inden dets Afgang, idet han svirede flere Dage i Træk, men dog ikke var mere beruset end at han godt vidste, at det var hans Pligt at gaa om Bord. Dømt til simpelt Fængsel i 14 Dage efter Søløvens § 298, jfr. § 300.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har fra en farende Dampskibsfører modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Maa jeg bede Dem være saa god at optage følgende som Svar til en Dampskibsførers Indlæg om ovenfor anførte Emne i „Dansk Søfartstidende“ for 24. Januar.

Den meget ærede Indsenders Argumenter skal jeg ikke opholde mig ved eller gøre Forsøg paa at modbevise, idet jeg indrømmer Rigtigheden deraf, om jeg end forbeholder mig en afvigende Mening om de Ulemper,

der i Almindelighed kan henregnes til Følger af, at Hovmestere i Fragtdampere har Ret til Udsalg af Spiritus. Jeg kan ikke nægte, at min praktiske Erfaring, som begrundes paa over 30 Aars Dampskibsfart, gaar i Retning af, at Fordelen ved den nævnte Tilladelse er betydelig større end Ulemperne.

Som Skibsfører har jeg i næsten 15 Aar sejlet under Forhold, hvor det var Hovmesteren tilladt at sælge Spiritus, men jeg tvivler om, at jeg i al den Tid har haft saa mange Genvordigheder med berusede Folk, som i en c. tre-aarig Periode i hvilken alt Salg af Drikkevarer var forbudt om Bord. Saa vel Officerer som Mandskab forsynede sig nemlig dels rigeligt for Rejsen, og dels nød de altfor meget af daarlige og skadelige Varer, naar de kom i Land i fremmede Havne.

At det vilde være en Fordel helt at undvære berusede Drikke, skal villigt indrømmes, men nu er det en Gang Skik og Brug i Landet, at voksne Mænd drikker Øl og Spiritus efter Forgodtbefindende ikke alene til Maden men ogsaa i Fritiden særlig ved selskabelig Sammenkomst, og nu, da Dampskibsfarten efterhaanden ophæver Forskellen mellem Sømandstandens og Landbefolkningens Levemaade, synes der ikke at være nogen gyldig Grund til at nægte Sømænd saadanne Behageligheder, som Landbefolkningen har lige ved Haanden. Hvad angaar Nydelse af Spiritus, da er de fleste Dampere desuden saa ofte ved Land, at deres Mandskab til enhver Tid kan faa Tilbøjeligheden derfor tilfredsstillet.

Som en god gammel Skik og noget, der hidtil har været ejendommeligt for dansk Dampskibsfart, kan anføres Selskabelighed. Skibene har i Almindelighed haft gode Bekvemmeligheder eller Plads til, at Personalet kunde modtage ligestillede fra andre Skibe, og paa den Maade er der tilbragt mange gemytlige Aftener om Bord i danske Dampere i fremmede Havne ved et Glas Øl eller Toddy uden at gaa i Land.

I de sidste Aar har Dampskibsrederne forbedret Personalets — særlig Officerernes — Bekvemmeligheder ganske betydeligt i den Hensigt at skaffe dem et hyggeligt Hjem, hvor Fritiden kan tilbringes, men Fordelene derved vil modarbejdes ved Paabud om, at Forfriskninger ikke maa sælges eller serveres om Bord; thi dette medfører let at Personalet gaar oftere i Land og forbruger flere Penge, end der egentlig er Lyst og Raad til.

De fleste Skibsførere vil uden Tvivl betragte det som en Ret og Pligt at have Spiritus om Bord, dels af Hensyn til Mandskabet men ogsaa for at kunne beværte ligestillede, som aflægger Visit, eller andre, som Forretning bringer dem i Berøring med. Om de selv medtager disse Varer, eller køber dem hos Hovmesteren, forandrer vist ikke Sagen, men derimod er det af vidtrækkende Betydning, at Kløften ikke udvides mellem Skibsbesætningen.

Er det den ærede Skibsførers Hensigt, at enhver af Mandskabet skal have Ret til at medtage Drikkevarer, da har Forslaget praktiske Ulemper særlig overfor Toldvæsen i fremmede Havne, f. Eks. i England, hvor al Spiritus skal opbevares under Toldsegl.

Saa vidt mig bekendt er det i danske Dampere kun undtagelsesvis Hovmesteren tilladt at sælge Drikkevarer, og det er utænkeligt, at der findes Skibsførere, som ikke har Ret til at forbyde det, saa ofte det misbruges. Særlig af denne Grund synes der ikke i Øjeblikket at være Anledning til at henlede Dampskibsrederi-Foreningens Opmærksomhed paa denne Sag.

P. H.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: En mindre dansk Skonnert ankommer til en dansk Provinshavn efter at have været paa Grund paa Rejsen og

har maattet antage Hjælp og kastet hele Dæklasten. Efter Udlosningen køhaler Skibet, og et Par Besigtigelsesmænd udnævnes af den gensidige Assurance, som Skibet er assureret i. Disse kommer til det Resultat, at hele Skaden kan anslaaes til 110 Kr., heri indbefattet 35 Kr. til en Straakøl.

Skibets korresponderende Reder gør opmærksom paa, at Skibet ikke før har haft Straakøl, og Selskabets Love indeholder intet Paabud herom, samt at han vilde tage Overbesigtigelse, som Selskabets Love hjemlede ham Ret til, hvis ikke Skibet fik tilkendt et større Beløb til at reparere for.

Da Besigtigelsen ikke vilde imødekomme Forlangendet, blev en Overbesigtigelse udnævnt, hvor Flertallet bestemte, at vedkommende Skib burde have 180 Kr. til at reparere Skibet for, men noget Paabud om, at Skibet skulde paasætte Straakøl, var der ikke Tale om i Overbesigtigelsens Skøn.

Nu, 6 Maaneder efter at Skaden er repareret, fremkommer der Paabud fra Assurancens Generalforsamling med Paalæg om, at den Straakøl, som Assurance havde bevilget Skibet, burde paasættes.

Der spørges nu:

Har vedkommende Assurance i Følge ovenstaaende Forklaring Ret til at fordrø Straakøl paasat?

Har Assuranceselskabet Ret til at forlange, at den første Besigtigelse paa en eller anden Maade har Betydning, som griber ind i Overbesigtigelsens Skøn?

Det bemærkes udtrykkeligt, at Overbesigtigelsen paa ingen som helst Maade har hentydet til den første Besigtigelses Mening. Et Bilag af Vedtægterne for vedkommende Assurance medfølger, ligeledes Kopi af Overbesigtigelsens Skøn.

Skibsreder.

Sv.: For saa vidt de interesserede Parter ved Udmeldelsen af Overbesigtigelsen ikke udtrykkelig har begrænset dennes Afgørelse, forekommer det os utvivlsomt, at Ordlyden af det af Overbesigtigelsen afgivne Skøn, og kun denne, i et og alt maa være det afgørende med Hensyn til de foreliggende Tvistepørgsmaal.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Decbr. Maaned 1906. Der er anmeldt ialt 898 Havarier mod 762 i samme Maaned 1905, deraf 621 Dampskibe og 272 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 241, Sammenstød 227, Anløbning af Nødhavn 138, Maskinskade 90, Is 2, Ild 31, haardt Vejr 113, forskellige Aarsager 47, kæntret 1, sunket 1, forladt 2. Ialt 92 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 64 i samme Maaned 1905, deraf 25 Dampskibe og 67 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 61, Sammenstød 6, Maskinskade 1, Ild 2, forskellige Aarsager 2, forsvundet 2, sunket 9, forladt 7, Kondemnation 2.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Aaret 1906. Der er anmeldt ialt 7,436 Havarier mod 7,425 i Aaret 1905, deraf 5,356 Dampere og 2,080 Sejlere. Aarsagerne har været: Stranding 2,162, Sammenstød 2,111, Anløbning af Nødhavn 739, Maskinskade 761, Is 21, Ild 317, haardt Vejr 883, forskellige Aarsager 334, kæntret 7, sunket 33, forladt 28. Ialt 936 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 891 i samme Maaned 1905, deraf 294 Dampskibe og 642 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 491, Sammenstød 99, Maskinskade 5, Is 4, Ild 34, haardt Vejr 4, forskellige Aarsager 23, forsvundet 58, kæntret 7, sunket 94, forladt 68, Kondemnation 49.

Karen Sophie, Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra England til Knebel med Kul, grundstødt ved Sletterhage Fyr og sprunget læk. Sviters assisterer.

Clara, Dpsk. af Kjøbenhavn, mistede paa Rejsen til England i Ballast sine Skruerblade omtrent 40 Mil Vest af Hanstholmen. Dpsk. „Dresden“ af Loith tog „Clara“ paa Slæb, men fik under Manøvren en Trosse i Skruen og maatte opgave Bugseringen. Begge Skibe drev nu hjælpeløse om,

indtil Dpsk. „Tjaldur“ fik „Dresden“ paa Slæb, og Dpsk. „Ragna“ af Malmø tog „Clara“ paa Slæb. Skibene bragtes til Frederikshavn.

Svanen, Barkskib af Aalborg, er, paa Rejsen fra Frederikshald til Seaham med Grubepøle, indkommet til Frederikshavn læk og med Skade paa Sejlene. Lossere og reparerer.

Timarn, Jærnbarkskib af Drammen, er, paa Rejsen fra Belgien til Hjemstedet med en Ladning Kokes, strandet ud for Fjaltring. Skibet stod paa yderste Revle og i den haarde Paalandsstorm lykkedes det desværre ikke at bjærge Mandskabet trods kraftige Redningsforsøg. Hele Besætningen druknede, og Skibet blev Vrag.

Heini, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Stolpmünde til Goteborg med Havre, er, i Følge „R. B.“, strandet i Nærheden af Kungsbacka og sunket saa meget, at kun en Del af Skroget rager op over Vandet. Besætningen har forladt Skibet, der paa Grund af den haarde Storm sandsynligvis bliver Vrag. „Heini“ tilhører Dampskibsselskabet Heini i Kjøbenhavn, er bygget i 1899 og maaler 76 Netto Reg.-Tons.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skipper Hans P. Hansen, Søby, har købt Galease „Marie“ af Strynø, der maaler 20 Tons, for 3,500 Kr. Overtagelsen sker straks.

Skonnert „Mary“ af Strøby, der maaler 40 Reg.-Tons, er af Skipper L. Jensen solgt til Skipper Christensen, Vejle, for 18,000 Kr.

Fanøs næststørste Skib, Fregatskibet „Gladstone“, der tilhører Reder C. P. Holm, Fane, er solgt til et Rederi i Italien for £ 2,250. Skibet, der for Tiden ligger i Antwerpen, laster 1,120 Reg.-Tons og er henved 35 Aar.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsprovisantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 26. Februar.)

Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 25. Febr. for London. — Alexandra, Rabe, afg. fra Boston 15. Febr. hertil. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 23. Februar for Nizza. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Stockholm 24. Febr. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 25. Februar til Rouen. — Arkansas, Petersen, ank. til Grimsby 25. Febr. herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 25. Februar til Antwerpen. — Arno, Strubberg, ank. hertil 25. Februar fra Italien. — Axelhus, Søberg, afgik herfra 25. Februar til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom hertil 24. Februar fra Königsberg. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 23. Februar hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Hirtshals 25. Februar hertil. — Christian IX, Holm, ank. til London 25. Febr. herfra. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afg. fra Gibraltar 22. Febr. til Genua. — Douro, Mortensen, ankom til Stettin 24. Febr. herfra. — Esbjerg, Strufe, afg. herfra 25. Februar til Stettin. — Florida, Ørum, ank. hertil

20. Januar fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 24. Febr. herfra. — Garonne, Kromann, ankom til Libau 22. Februar herfra. — Georgios I, Bjørn Sørensen, ank. til Hull 25. Febr. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 19. Februar herfra. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 23. Februar fra Norrkøping. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Messina 24. Febr. fra Neapel. — Kasan, Hansen, ankom til Antwerpen 23. Februar fra Hull. — Kentucky, Staal, afgik fra Filadelfia 22. Febr. hertil. — Kiew, Jørgensen, ankom til Libau 25. Febr. fra Horsens. — Kursk, Gommessen, ankom hertil 21. Febr. fra Antwerpen. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afgik fra Piræus 22. Febr. til Salonica. — Louise, Kruse, afgik fra London 23. Februar hertil. — Louisiana, Andresen, ankom hertil 26. Februar fra New York. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ankom til Boston 25. Februar herfra. — Maja, Iversen, afg. fra Hamburg 26. Februar hertil. — Morse, Jacobsen, afgik fra Leith 26. Februar til Island. — Moskov, Meldahl, afg. herfra 20. Febr. til Rouen. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Kristiania 23. Februar til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ankom til Pillau 22. Febr. herfra. — Nordjylland, Kragh, afgik herfra 25. Februar til Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 26. Febr. fra Newcastle. — Omsk, Jonsen, ank. til Libau 22. Februar fra Windau. — Oscar II, Egenes, ank. hertil 26. Februar fra Kristiania. — Perm, Christensen, ankom til Dunkerque 24. Februar fra Havre. — Pregel, Olsen, afg. fra Libau 25. Febr. til London. — Rita, Schibbye, afg. herfra 23. Februar til Hamburg. — Ribarhus, Bønnelykke, afgik herfra 25. Februar til Stettin. — Seine, Dampt, ankom til Bordeaux 19. Februar fra Swansea. — Texas, Andersen, ankom til New Orleans 24. Febr. herfra. — Thyra, Fischer, ank. til Leith 21. Febr. fra Hull. — Tiber, Béch, ankom til Newcastle 24. Febr. fra London. — United States, Wulff, afgik fra Kristianssand 23. Februar til New York. — Vendysssel, Jacobæus, afgik fra Bergen 25. Febr. nordgaende. — Viking, Meyer, ank. til Libau 23. Febr. herfra. — Vadsø, Poulsen, afgik fra Stettin 24. Febr. til Manchester. — Rogaland, Wiase, afg. fra Manchester 23. Februar til Liverpool. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 24. Februar fra Færøerne. — Ceres, Gad, afgik fra Seydisfjord 25. Februar bestemt hertil. — Laura, Aasberg, ankom hertil 24. Februar fra Island. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Leith 26. Februar, bestemt til Island. — Holar, Ørsted, ankom til Thorshavn 26. Februar.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Sfax 15. Febr. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Sunderland 24. Febr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Newport Mon 21. Februar. — Erik II, A. S. Mahneke, afgik fra Bona 16. Febr. — Volmer, J. Petersen, afgaaet fra Lübeck 23. Februar. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Huelva 13. Februar. — Uffe, Juul Larsen, afgik fra Savannah 26. Febr. — Knud II, Meyer, ankom til London 21. Febr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Tripoli 26. Februar. — Ragner, Holst, afgik fra Zarzis 25. Februar. — Skjold, Rise, ankom til Genua 23. Febr. — Halfdan, Hansen, afgik fra Sfax 21. Februar. — Olaf, J. P. Jørgensen, ankom til Huelva 18. Februar. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Sapelo 23. Februar. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Sapelo 26. Februar. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Manchester 23. Februar.

Viking, Bjørn, Danholt, ankom til Boness 24. Februar. — Vagn, B. Mahneke, ankom til Danzig 26. Februar. — Ulf, C. Drescher, ank. til Berwick o/Tw. 26. Februar.

Det dansk-russiske Dampkøbselskab, Russ, Rasmussen, afg. fra Esbjerg 23. Februar, bestemt til Blyth. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Windau 15. Februar. — Generalkonsul Pällisen, Stoltenberg, afg. fra Baltimore 17. Febr., bestemt til Windau. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Odessa 15. Febr., bestemt til Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsee, afg. fra Barry Dock 15. Februar, bestemt til Malta. — Excellence Pleske, Christensen, ankom til Genua 13. Februar. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Rotterdam 12. Febr. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Montevidéo 24. Februar. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Brindisi 21. Februar. — Johan Siem, Petersen, afg. fra Hange 24. Februar, bestemt til Libau. — Harald Klitgaard, Nielsen, afgik fra Santander 21. Februar, bestemt til Middlesbro.

Danmark, Ansgar, Madsen, ankom til Helsingør 26. Februar. — I. N. Madvig, Schjødt, ankom til Windau 24. Febr. — Hamlet, Lau, ankom til Königsberg 25. Februar. — Helge, Poulsen, ank. til Newcastle 24. Februar. — Rolf, Olsen, ankom til Novorossiisk 18. Febr. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. fra Aleksandria 16. Februar.

Heimdal, Kamma, Vaaben-Hansen, afg. fra Rotterdam 26. Februar. — Helga, Olsen, afgik fra Tynen 17. Februar. — Martha, Christensen, ank. til West Hartlepool 27. Febr. — Elna, Rathje, ank. til Arzew 23. Februar. — Therese, Pedersen, ank. til Huelva 22. Februar. — Simone, Møller, ank. til Huelva 18. Februar. — Jeanne, Løffer, ankom til Cette 28. Febr. — Vera, Rise, afg. fra Middlesbro 26. Febr.

Vesterhavet, Niobe, Hansen, ankom til Antwerpen 24. Febr. — Nancy, Jessen, ankom til Cette 20. Februar. — Nautik, Nielsen, ankom til Reval 22. Febr. — Nordsaen, Gram, afgik fra Esbjerg 26. Februar, bestemt til Bremen. — Nexos, Basse, afgik fra Ghent 24. Februar, best. til Rendsborg. — Nora, Pedersen, afgik fra Blyth 25. Febr., best. til Antwerpen. — Cito, Uldall, pass. Hansthalm 25. Febr., best. til Malmø. — Fylla, Christensen, ankom til Nykjøbing F. 25. Februar. — Napoli, Brinch, ankom til Newcastle 26. Febr. — Bodil, Larsen, afg. fra Huelva 25. Febr. best. til Goele. — Dagmar, Mathiasen, ankom til Antwerpen 11. Febr. — Nerma, Lauritzen, ankom til Antwerpen 23. Februar. — Alfa, Jørgensen, afgik fra Messina 20. Februar bestemt til Baltischport. — Gerda, Iversen, ankom til Leith 26. Febr.

Nordsaen, Nordland, Møller, afgik fra Libau 23. Febr. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Funchal 22. Februar. — England, Andersen, ank. til Methil 25. Febr. — Holland, Poulsen, ankom til Banders 25. Februar. — Rusland, Madsen, ankom til Kiel 10. Februar.

Urania, Polarstjernen, Christensen, ank. til Kiel 10. Febr. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Huelva 22. Februar. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Alger 25. Februar. — Urania, Clausen, afg. fra Glasgow 28. Februar.

Jylland, Ebba, Meinertz, afgik fra Bona 20. Februar, best. til Middlesbro. — Ingrid, Winther, afgik fra Cardiff 23. Februar, best. til Bona.

Dania, Lilly, Nielsen, ankom til Nyborg 21. Februar. — Alexy, Nielsen, afgik fra Gedser 25. Februar, bestemt til Methil. — Dagny, Fischer, afgik fra Grimsby 22. Februar, best. til Masnedsund. — Mary, Clausen, ankom til Blyth 25. Februar.

Kjøbenhavn, Hafnia, Hansen, ank. til Blyth 24. Februar. — Livonia, Skov, ank. til Aarhus 28. Februar.

Østersøen, Gratia, Mathiasen, ank. til Rotterdam 21. Februar.

Union, Frisia, Nielsen, ank. til Bordeaux 25. Februar.

Inga, Flandria, Poulsen, afg. fra Burntisland 22. Febr., best. til Trelleborg. — Carbonia, Winckler, ank. til Frederikshavn 19. Febr.

Dan, Fionia, Hansen, ank. til Königsberg 24. Februar. — Selandia, Troensegaard, ank. til Ghent 22. Februar.

Dannebrog, Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Kbhvn. 23. Februar. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 25. Februar. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Windau 23. Februar. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Helsingør 23. Febr. — Jømsborg, Mathiesen, afg. fra Kbhvn. 23. Febr. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Cardiff 23. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Aarhus 27. Februar. — Skanderborg, Larsen, ankom til Middlesbro 25. Februar. — Søborg, Fischer, ankom til Huelva 23. Februar. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 22. Februar.

Dampkøbselskabet af 1896, Guldborg, Ørbæk, afg. fra Ghent 23. Febr. — Klampenborg, Palm, afgik fra Tunis 23. Februar. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Methil 21. Febr. — Stjerneborg, Lund, afgik fra Tynen 26. Febr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Stettin 24. Februar. — Skodsborg, Schultz, ankom til Savona 21. Februar. — Tønborg, Agerlin, ankom til Libau 21. Februar. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Rotterdam 9. Februar. — Vordingborg, Nielsen, afgik fra Windau 19. Februar.

Neptun, Aggersborg, Jørgensen, ankom til Cardiff 19. Februar. — Dansborg, Kühl, afg. fra West Hartlepool 18. Februar. — Jægersborg, Larsen, ankom til Bilbao 20. Febr. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Genua 11. Febr. — Stegelborg, Lund, ank. til Huelva 25. Febr. — Taarnborg, Matzen, ank. til Blyth 25. Februar.

Svendborg, Svendborg, Møller, ankom til Burntisland 25. Februar. — Peter Mærsk, Grove, ankom til Windau 17. Februar.

Havet, Fyen, Andersen, ankom til Neufahrwasser 27. Februar.

Skjoldborg, Skjoldborg, Sørensen, afgik fra Windau 27. Februar.

Høneborg, Høneborg, Christiansen, afgik fra Liverpool 23. Februar.

Dampkøbselskabet Torm, Sara, Jensen, afg. fra Kbhvn. 24. Februar, best. til Blyth. — Helene, Sørensen, ankom til Königsberg 21. Febr. — Agnete, Petersen, ank. til Kbhvn. 26. Febr. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Burntisland 26. Februar. — Hermia, Hansen, afgik fra Kbhvn 23. Februar, bestemt til Burntisland. — Alice, Schultz, ank. til Kiel 22.

Februar. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Kiel 22. Februar, bestemt til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 23. Februar, bestemt til Kiel.

Det asiatiske Kompagni. Siberien, Madsen, afgik fra Port Said 4. Februar. — Nikobar, Rambusch, afgik fra Port Said 25. Februar. — Kina, H. P. Berg, afgik fra Hongkong 22. Februar. — Cambodia, Dahlenborg, ankom til Mouhnein 16. Febr. — Tranquebar, Thomsen, ankom til Yokohama 25. Februar. — Anamba, Juel-Hansen, ankom til Bangkok 8. Februar. — Siam, Cortsen, ank. til Kbhvn. 24. Februar. — St. Domingo, F. Gabe, ankom til Havre 24. — Indien, Ingemann, ankom til Saigon 20. Febr. — Birma, C. Jensen, ankom til Marseille 25. Februar.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, van Deurs, afgik fra Antwerpen 23. Februar. — St. Jan, Christensen, ankom til Tampico 20. Februar. — St. Thomas, Hansen, afgik fra Coruna 23. Febr.

Æra. Energi, Nielsen, ankom til Methil 24. Februa. — Enigheden, Svane, ankom til Burntisland 24. Februar.

Svensden & Christensen. T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Stockton 24. Februar. — Ajax, Brorsen, ankom til Burntisland 25. Febr. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Boness 26. Februar. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Svendborg 24. Februar. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. fra Methil 28. Febr.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Burntisland. — London, Bom, ligger i Kbhvn. — Paris, Tholander, ligger i Methil. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Liverpool 6. Februar.

Mercur. Berlin, Krogh, ligger i Sfax. — Wien, Brink, afgik fra St. Vincent 17. Februar, bestemt til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afgik fra Sfax 9. Februar, best. til Stettin.

Holm & Wonslid. Anna, Hansen, ankom til Grimsby 23. Februar. — Erik, Jakobsen, ankom til Nyborg 26. Februar. — Axel, Christensen, ankom til Grangemouth 20. Februar. — Jasey, Damm, ankom til Newcastle 24. Februar. — Asger Ryg, Thorkelin, afgik fra Kbhvn. 24. Febr., best. til Swansea. — Jørgen Jensen, Grau, ankom til Aalborg 24. Febr. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ank. til Grimsby 14. Febr. — Wilh. Colding, Bjarnarson, afg. fra Novorossisk 14. Febr., best. til Svendborg. — Angantyr, Holm, ankom til Kbhvn. 24. Februar. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Methil 26. Februar. — Farmatyr, Nielsen, afgik fra Granville 26. Februar, best. til Swansea. — Veratyr, Villadsen, ank. til Marseille 25. Febr. — Absalon, Jensen, afgik fra Newcastle 18. Februar, best. til Taranto.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Dunston 24. Februar. — Freja, Henningsen, ank. til Blyth 24. Februar. — Tor, Härstedt, ankom til Neustadt 24. Februar. — Hertha, Rasmussen, ank. til Libau 25. Februar.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Larsen, afg. fra Aarhus 25. Februar.

Europa. Europa, Hansen, afgik fra Aguilas 16. Februar. — Tyskland, Danstrup, ank. til St. Vincent 19. Februar.

H. Kirchner. Stanton, Jørgensen, ligger i Kbhvn. — Edison, Sørensen, ankom til Neufahrwasser 24. Februar.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, oplagt i Aalborg 17. Februar. — Margrethe, Chr. Lund, ankom til Aalborg 26. Februar. — Henning, Clemmensen, ankom til Granton 25. Februar.

Sejlskibe.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, ankom til Teignmouth 23. Februar.

Svendborg. Katrine, Hansen, ankom til Brest 25. Februar. — Leif, Andersen, ankom til St. Dawis 16. Februar. — Vera, Jensen, ankom til Bogense 16. Februar. — Frejr, Jørgensen, ankom til Rotterdam 18. Februar. — Meta, Møller, ankom til Goteborg 19. Februar. — Gæa, Petersen, ankom til Rønne 23. Februar. — Carl Mørch, Petersen, ankom til Svaneke 22. Februar.

Æra. Alma Marie, Andersen, ankom til Liverpool 18. Februar. — Albertha, Kromann, ankom til South Alloa 19. Februar. — Thor, Kromann, afgik fra Hamburg 19. Febr. — Hermod, Dreimann, ankom til Langesund 16. Februar. — Apollo, Albertsen, ankom til Frihavnen 19. Februar. — Laura, Jensen, ankom til Rio Grande 20. Febr. — Nancy, Nielsen, ankom til Runcorn 21. Februar. — Enigheden, Friis, ankom til Frihavnen 19. Februar. — Kronen, Hermansen, ankom til Rudkjøbing 23. Febr. — Merkur, Friis, ankom til Holmestrand 22. Februar. — Agent Petersen, Frederiksen, passerede Dungeness 21. Februar. — Saga, Jensen, ankom til Neckerie S. A. 18. Januar. — Annas Minde, Friis, afgik fra Marstal 23. Februar. — Vega, Hansen, ankom til Svendborg 23. Februar. — Hildur, An-

delsen, ankom til Kappeln 24. Februar. — Ingolf, Nymann ankom til Havre 23. Febr. — Atlantic, Rasmussen, ankom til Konake 25. Februar.

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefrie Redningsbaad

anerkendt af Board of Trade.

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

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordøen. Graadyb. Lystønderne „Søren Jessens Sand“, „Fane Sandende“ (Jerg) og „Sandodden“ er atter udlagt. Fyrskibet „Horns-Rev“. Paa Grund af Haveri paa Stangen til Gnistelegrafnettet ombord i Fyrskibet „Horns-Rev“ er Gnistelegraf-Forbindelsen midlertidig afbrudt, og Stormsignaler kan derfor ikke vises.

Skagerrak. Jammerbugt. Føreren af Dampskibet „Constantin“ rapporterer den 21de Februar 1907 at have passeret Vraget af Sejlskibet „Alderson“, forladt og uden Rigning, 15 Kml. V. t. S. 1/2, S. fra Rudbjerg-Knude Fyr.

Kattegat. Klokkestønderne Frederikshavn og Hals er atter udlagt paa Station.

Sjælland N.-Kyst. Nexels-Bugt. Havnæs Anlægsmole. Midt paa Brohovedet paa Havnæs Anlægsmole er tændt en rød Lanterne, der brænder, naar Skib, eller Fartøj ventes. Flam-mens Højde: 13 Fod. Rød Fyrræl.

Lystønderne „Ostindiefarergrund“, „Røvsnæs“ og „Halskov-Rev“ er atter udlagt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Södermanlands Skærgaard. Häfrings. Häfringe indre Fyr er formærket fra N. 7° V. gennem N. til c. N. 66° Ø.

Finland. Åbo Distrikt. Knappelö — Svartholm. Mellem Knappelö og Svartholm er et Løb med 19 Fod afmærket, men Skibe med indtil 23 Fods Dybgaende kan tages gennem det af Lodserne. 60° 7' N. Br. 22° 10' Ø. Lgd. til 60° 11' N. Br. 22° 10' Ø. Lgd.

Wilks Gård. Farvandet ind til Wilks Gård er afmærket og kan bejles med indtil 15 1/2 Fods Dybgaende. 60° 14' N. Br. 22° 45' Ø. Lgd. til 60° 14' N. Br. 22° 47' Ø. Lgd. Tyskland. Danziger Bucht. Oxhöft. Oxhöft hvide Blinktyr, der hver 15 s viser Fire-Blink, brænder nu regelmæssigt.

Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin ombyttes Fyrskibet „Bulk“ en af de første Dage med et Reservefyrs-kib. Fyr og Taagesignal er uforandret.

Eckernförde S. Den 15de Juni 1907 tændes c. 1 Kml. S. for Eckernförde til Forsøg et Fyr, der viser rødt, fast Lys fra N. 18° V. gennem N. til N. 12° Ø., hvidt Et-Lyn derfra til N. 58° Ø., hvidt, fast Lys derfra til N. 61° Ø., hvidt To-Lyn derfra til N. 65° Ø., hvidt Tre-Lyn derfra til N. 70° Ø., hvidt, fast Lys derfra til N. 74° Ø., hvidt Fire-Lyn derfra til N. 79° Ø. Flammens Højde: 96 Fod. Det vises fra en treetages Bygning paa en Høj. 54° 27' 25" N. Br. 9° 51' 5" Ø. Lgd.

De to Baakefyr S. for Eckernförde slukkes.

Lille-Bælt. Als N. Holsta-Flak. Fra Slutningen af Februar til Begyndelsen af April 1907 afholdes Skydeøvelser i Nærheden af Holsta-Flak, hvor der er udlagt Skiver, hvorfra om Natten vises Lanterne. Skibet, hvorfra der skydes, har rød Stander paa Fortoppen og om Natten tre røde Lanterne og viser elektrisk Søgelys. I Nærheden kan skydes efter en Skive, som slæbes. Lørdag og Søndag Nat skydes ikke.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. I Juni 1907 antages Fyrskibet „Amrumbank“ at blive udlagt. Det er rødt, mærket „Amrumbank“, og har to Master og mellem dem et Taarn, hvorfra Fyret vises. Fyret er et hvidt Lynfyr, der hver 10 s. viser To-Lyn, Lyn 3/10 s., Mørke 2/10 s., Lyn 3/10 s., Mørke 7/10 s. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Lysevnen: 23 Kml. Er Skibet ikke paa Station, vises et mørkt Flag. Taagesig-nal gives med Sirene, der hver 1 m. giver afvekslende To-Stød og Et-Stød. Stød 2 s., Pause 5 s., Stød 2 s., Pause 2 1/4 s., Stød 2 s., Pause 2 1/4 s.

Hörnum, Pellworm, Ochsensand og Westerheversand. I 1907 tændes følgende Fyr:

1) Hörnum Ledefyr:
a) Bagfyret, der bestaar af et Hovedfyr og et Bifyr, som vises fra samme Taarn paa Sylt S.-Spids.

Hovedfyret er et hvidt, elektrisk Lynfyr, der hver 30 s. viser afvekslende To-Lyn og Fire-Lyn, hvert af 0 s., Varighed med 2 s., mellem Lynene og 8 s., mellem Grupperne. Det lyser Horizonten rundt, for saa vidt Landet ikke skjuler det mod N. Fra N. 27° Ø. gennem Ø. til S. 63° Ø. kan der undertiden vise sig Forstyrrelser i Lynene. Flammens Højde: 153 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Lysevnen: 40 Kml. Rødt, c. 105 Fod højt Jerntaarn med hvidt Bælte paa en 54 Fod høj Dyne paa Øens Ø.-Kyst.

Bifyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra S. 12° V. til S. 16° V. Flammens Højde: 145 Fod. Synsviddens: 18½ Kml. Lysevnen: 20 Kml. 54° 45' N. Br. 8° 17' Ø. Lgd.
b) Forfyret er et fast, elektrisk Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 7° V. til S. 21° V., grønt Lys fra S. 68° Ø. til S. 58° Ø., rødt Lys derfra til S. 52½° Ø. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Lysevnen: I Fyrlinjen 20 Kml., det røde Lys 7 Kml., det grønne Lys 6 Kml. Det vises fra en rød Baake, der staar 2310 Alen fra Bagfyret, 54° 44' N. Br. 8° 17' Ø. Lgd.

2) Pellworm Ledefyr paa Øens S.-Side.

a) Bagfyret er et elektrisk, hvidt Fyr med En-Formærkelsen hver 5 S., Lys 4 S., Mørke 1 S., Flammens Højde: 121 Fod. Synsviddens: 17½ Kml. Lysevnen: 20 Kml. Det lyser fra S. 36° V. til S. 50° V. Rødt, 129 Fod højt rundt Taarn med hvidt Bælte. 54° 29' N. Br. 8° 40' Ø. Lgd.

b) Forfyret er et elektrisk Fyr med En-Formærkelsen hver 5 S., Lys 4 S., Mørke 1 S. Lyset er hvidt fra S. 39° Ø. til S. 82° Ø., rødt derfra til S. 29½° Ø., hvidt fra S. 36° V. til S. 50° V. Flammens Højde: 44 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Lysevnen: 20 Kml. i Fyrlinjen, udenfor 10 Kml. for hvidt, 6½ Kml. for rødt Lys. Rød 51 Fod høj Baake. 54° 29' N. Br. 8° 39' Ø. Lgd.

3) Ochsensand Fyr, paa Pellworm S.-Side, er et elektrisk, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 6° Ø. gennem Ø. til S. 27° Ø., rødt Lys derfra gennem S. og V. til N. 84° V. Flammens Højde: 19 Fod. Lysevnen: 8 Kml. for hvidt, 5½ Kml. for rødt Lys. Det vises fra en Pæl, der staar 2023 Alen S. 48° Ø. fra Pellworm Bagfyr. 54° 29' N. Br. 8° 41' Ø. Lgd.

4) Westerheversand Fyr, paa Wattet V. for Eiderstedt, er et elektrisk Fyr, der viser rødt, fast Lys fra S. 28½° V. til N. 41½° V., hvidt Fem-Blink derfra gennem V. til N. 89½° V., hvidt fast Lys derfra til N. 88½° V., hvidt Fire-Blink derfra til N. 68½° V., rødt, fast Lys derfra til N. 14½° V., hvidt, fast Lys derfra gennem N. til N. 14½° Ø., rødt, fast Lys derfra til N. 20½° Ø., hvidt, fast Lys derfra til N. 28½° Ø. Flammens Højde: 132 Fod. Lysevnen: Mellem 31 og 11½ Kml. Rødt, 140 Fod højt, rundt Taarn med to røde Bælter, c. 1.600 Alen uden for Westerheversand Dige, Blinkene har 1½ S. Varighed, Fire-Blinkene gives hver 14 ÷ 15 S. med 1½ S. Mørke mellem Blinkene. Fem-Blinkene gives hver 20 ÷ 21 S. med 1½ S. Mørke mellem Blinkene. 54° 22' N. Br. 8° 38' Ø. Lgd.

Elben. Fyrskibet „Osteriff“ er atter udlagt paa Station.

Den 25. Februar 1907 tændes følgende Fyr i Elben:

1) Bützfethersand (Bagfyr), paa Sandet uden for Dæmningen, viser hvidt, fast Lys fra N. 8° V. gennem N. til N. 53° Ø., grønt, fast Lys fra N. 53° Ø. til N. 73° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 73° Ø. gennem Ø. til S. 36° Ø. Flammens Højde: 105 Fod, Lysevnen: 17 Kml. i Fyrlinjen, uden for 12 Kml. for hvidt, 8½ Kml. for grønt Lys. Rødt, 113 Fod højt Taarn. 53° 38' 34" N. Br. 9° 30' 38" Ø. Lgd.

2) Bützfethersand (Forfyr), 1,227 Alen S. 51° Ø. fra Bagfyret, viser To-Blink fra N. 21½° V. gennem N. og Ø. til S. 54° Ø., Lys med Formærkelsen fra S. 54° Ø. til S. 48° Ø., Tre-Blink fra S. 48° Ø. til S. 35½° Ø. Flammens Højde: 50 Fod. Lysevnen: 15½ Kml. i Fyrlinjen, uden for 11½ Kml. Hvidt, firkantet, 43 Fod højt Taarn ved et hvidt Beboelseshus med rødt Tag. 53° 38' 19" N. Br. 9° 31' 11" Ø. Lgd.

Holdt overet i N. 51° V. leder de fra Brunshausen Rød til ovenfor Juelsand i Ledefyrinjen Somfetherwisch—Mielstack.

3) Stadersand faste Forfyr, paa Sandet uden for Dæmningen, forandres til at vise hvidt fast Lys fra N. til N. 11° Ø., rødt, fast Lys fra N. 11° Ø. til N. 34° Ø., hvidt fast Lys fra N. 34° Ø. gennem Ø. til S. 57° Ø. Flammens Højde: 48 Fod. Lysevnen: 8 Kml. for hvidt, 5½ Kml. for rødt Lys. Hvidt, 64 Fod høj Baake med sort Top. 53° 37' 12" N. Br. 9° 32' 11" Ø. Lgd.

Stadersand (Bagfyr) med Formærkelsen bliver uforandret.

4) Grünendeich (Bagfyr). De nuværende Fyr i Fyrtaarnet slukkes og et nyt Fyr tændes. Det viser hvidt, fast Lys fra N. 34° V. gennem N. til N. 64° Ø., grønt, fast Lys fra N. 54° Ø. til N. 64½° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 64½° Ø. gennem Ø. til S. 71° Ø. Flammens Højde: 115 Fod. Lysevnen: 1 Fyrlinjen 19½ Kml., uden for 14 Kml., grønt Lys 8½ Kml. Hvidt, 117 Fod højt Taarn. 53° 34' 31" N. Br. 9° 36' 46" Ø. Lgd.

5) Lühe (Forfyr) og Bifyr forandres saaledes:

Forfyret viser hvidt, fast Lys fra N. 57° V. gennem N. til N. 2° Ø., rødt, fast Lys fra N. 2° Ø. til N. 39½° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 39½° Ø. gennem Ø. til S. 86° Ø., Lys med Formærkelsen fra S. 86° Ø. til S. 75° Ø. Flammens Højde:

42 Fod. Lysevnen: 12 Kml. Hvidt, 27 Fod høj Baake, der staar 2,873 Alen S. 82° Ø. fra Grünendeich Bagfyr. 53° 34' 26" N. Br. 9° 38' 8" Ø. Lgd.

Bifyret paa samme Baake er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 2° Ø. til N. 39½° Ø. Flammens Højde: 23 Fod. Lysevnen: 10 Kml.

Nr. 4 og 5 holdt overet i N. 82° V. leder fra tværs af Mielstack til Ledefyrinjen Tinsdahl—Wittenbergen.

6) Mielstack (Forfyr) c. 3 Kbl. ovenfor Lühe Munding, viser Tre-Blink fra N. 53½° V. til N. 47° V., Lys med Formærkelsen fra N. 47° V. til N. 40° V., To-Blink fra N. 40° V. gennem N. til N. 4½° Ø., grønt, fast Lys fra N. 4½° Ø. til N. 36½° Ø., To-Blink fra N. 36½° Ø. gennem Ø. til S. 83½° Ø., rødt To-Blink fra S. 83½° Ø. til S. 78½° Ø. Flammens Højde: 42 Fod. Lysevnen: 1 Fyrlinjen 15½ Kml., uden for, hvidt 11½ Kml., rødt 8 Kml., grønt 6½ Kml. Firkantet, hvidt, 51 Fod højt Taarn ved et hvidt Beboelseshus med rødt Tag. 53° 34' 11" N. Br. 9° 38' 43" Ø. Lgd.

Holdt overet i S. 44° Ø. med Nr. 8 leder det fra Bützfethersand Ledefyrinje til tværs af Grünendeich.

7) I samme Baake et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 4½° Ø. til N. 36½° Ø. Flammens Højde: 29 Fod. Lysevnen: 8 Kml.

8) Somfetherwisch (Bagfyr), 1,179 Alen S. 44° Ø. fra Mielstack Fyr, viser grønt, fast Lys fra N. 52½° V. til 47½° V. hvidt, fast Lys fra 47½° V. gennem N. til N. 9° Ø., rødt, fast Lys fra N. 9° Ø. til N. 26° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 26° Ø. gennem Ø. til S. 89° Ø. Flammens Højde: 101 Fod. Lysevnen: 1 Ledefyrinjen 17 Kml., uden for, hvidt 12 Kml., rødt 9 Kml., grønt 7½ Kml. Rødt, 112 Fod højt Taarn. 53° 33' 54" N. Br. 9° 39' 11" Ø. Lgd.

Holdt overet i S. 44° Ø. med Nr. 6 leder det fra Bützfethersand Ledefyrinje til tværs af Grünendeich.

De øvrige Fyr bliver uforandret.

Lys med Formærkelsen i ovennævnte Fyr gives hver 2 S. med Lys 1 S., Mørke 1 S.; To-Blink hver 8 S. med Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 5 S.; Tre-Blink gives hver 8 S. med Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 1 S., Blink 1 S., Mørke 3 S.

Weser Ifølge Telegram fra Marineamt i Berlin er Lystønde G. ovenfor Geeste Munding atter udlagt.

Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Jade Lystønde Nr. 16 atter udlagt og den sorte Spidstønde R 2 ombyttet med Lys- og Klokkestønden R 2

Minsener Farvand. H-Plate. Grunden, som ligger mellem Minsener Farvand og Minsener Old Oog Watt, og som paa Ø.-Siden er afmærket med de røde Spirtønder G, H og J, hedder H-Plate. 53° 47' N. Br. 8° 3' Ø. Lgd.

Ostfliesische Øer. I Foraaret 1907 antages Fyrskibet „Norderney“ at blive udlagt c. 13½ Kml. N. fra Norderney Fyr. Det er et rødt Dampfyrs-kib, mærket „Norderney“, med tre Master. Fyret er et hvidt Lynfyr, der hver 15 S. viser Tre-Lyn, Lyn ¼ S., Mørke 3¼ S., Lyn ¼ S., Mørke 3¼ S., Lyn ¼ S., Mørke 7¼ S. Flammen Højde: 51 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 M. giver Tre-Stød, Stød 2¼ S., Pause 4¼ S., Stød 2¼ S., Pause 4¼ S., Stød 2¼ S., Pause 43¼ S. Naar Sirenen er i Uorden, gives samme Signal med et mekanisk drevet Taagehorn, og der slaas med korte Pauser Tre-Slag paa Klokke. Er Skibet ikke paa Station, hejses sort Flag paa den agterste Mast. 53° 51' 20" N. Br. 7° 19' 30" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Tereschelling. Vlle Red. Paa Vlie Red er Lodsfyrs-kibet atter udlagt.

Zeegat van Texel. Molengat. I Molengat er Stumptønde Nr. 3 med Kryds flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand, paa 52° 58' 56" N. Br. 4° 42' 14" Ø. Lgd. Den mindste Dybde langs Stumptønde-Kanten er 13 Fod.

Tereschelling (Brandaris) og Fyrskibene „Haaks“ og „Tereschellingbank“. Den 1ste Marts 1907 foretages følgende Forandringer:

Paa Fyrskibet „Haaks“ forandres Fyret til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 13 S. Sirenen skal hver 2 Minutter give Et-Stød af 5 S. Varighed. Naar Sirenen er i Uorden, gives Taagesignal hver 5 S. afvekslende med Et-Slag paa Klokke og Et-Stød i Haandtaagehorn.

Paa Fyrskibet „Tereschellingbank“ forandres Fyret til et hvidt Blinkfyr, der hver 30 S. viser To-Blink og Et-Blink, saaledes: Blink 2 S., Mørke 3 S., Blink 2 S., Mørke 10½ S., Blink 2 S., Mørke 10½ S. Sirenen skal hver 2 Minutter give Tre-Stød. Naar Sirenen er i Uorden, gives Taagesignal med Tre-Slag paa Klokke, straks efterfulgt af To-Stød i Haandtaagehornet.

Tereschelling (Brandaris) midlertidige Fyr forandres til et elektrisk Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn ¼ S., Mørke 4¼ S. Flammens Højde: 172 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Lysevnen: 32 Kml. 53° 21', N. Br. 5° 12' Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I Aardappelengat er Spidstønde Nr. 3 inddraget og sort Lystønde Nr. 3 flyttet til dens Plads. 51° 47' 16" N. Br. 4° 9' 40" Ø. Lgd. Rød og og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 6 med Kegel er inddraget og sort Lystønde Nr. 5 flyttet til dens Plads. 51° 47' 24" N. Br. 4° 11' 4" Ø. Lgd. En Stumptønde Nr. 5 er ud-

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424

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

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Ved Stranden 2.** Telegram-Adresse: **Kongelige Søassurance.**

Telefon Nr. **124.**

Motoren „IDEAL“

Er solidt bygget
Er sikker i Drift
Er billig i Pris

M. Sikker Hansen
Gl. Gasværk, Aalborg

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5652

Skib til Salg.

En Galease, 27 Tons Brutto, 21,44 Netto, saa godt som ny efter en grundig Fortønrning. Sejler godt, laster godt, bruger aldrig Ballast. Staar paa Bedding til frit Eftersyn paa Fjellebroens Plads pr. Vester Skjærninge, ved Skibsbyggemester S. F. R. Hoffmann.

J. WILLADSEN

Smedemester. St. Hansgade 9

Aalborg

Skibsreparationer. Galvanisering.

Thomas Møller
Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copensura** Telefon-Nr. **42**

Københavns ny Sandkagebageri

B. F. Abrahamsons Eftf., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

„Wolverine“
Baade-Motorer
løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med
Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12-200 H.K. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 6te 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. Forslag af den korresponderende Reder om Forandring af Vedtægternes § 6, 9, 20 og 21.
3. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 26de Februar, Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 25de Februar 1907.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 6te Marts d. A. Kl. 1¹/₂ 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 § 6, 9, 20 og 21.
3. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 26de Februar, Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 25de Februar 1907.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 6te Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag af den korresponderende Reder om Forandring af Vedtægternes § 6, 9, 20 og 21.
3. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 26de Februar, Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 25de Februar 1907.

C. K. Hansen.

Dampskibsselskabet „Dan“

Udbytte for 1906, 5 pCt. af den gamle Aktiekapital, udbetales fra og med den 22. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Inga“

Udbytte for 1906, 3 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Union“

Udbytte for 1906, 3 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypothek & Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Østersøen“

Udbytte for 1906, 5 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

Udbytte for 1906, 3 pCt. udbetales fra og med den 22. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypothek & Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Torsdag den 14de Marts, Kl. 6 Eftm. i Hotel Phønix, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Kommitterede og Revisor.

Kjøbenhavn, den 26de Februar 1907.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Nauta“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 16de Marts Kl. 12 Middag paa Forretningsførerens, D. Torms Kontor, Østerbrogade 72, 3. Sal.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Komitteret og Revisor.

Kjøbenhavn, den 26de Februar 1907.

Bestyrelsen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Kredsafdelingen for Øst-Jylland.

I Kredsafdelingen for Øst-Jylland (nordligst Aarhus) afholdes Møde Lørdagen den 2. Marts Kl. 4 Eftm. i Restaurationen „Cahytten“ paa Havnen i Vejle for at vælge en Repræsentant for de i Kredsafdelingen boende Medlemmer af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk til paa dennes Generalforsamling at afgive disse Medlemmers Stemmer. Samtlige Medlemmer af Forsikringsforeningens Sejlskibsafdeling har Stemmeret ved dette Valg, uanset om de er Medlemmer af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ eller ikke.

M. N. Fischer.

Formand for Kredsstyrelsen.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.
Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr. 1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

Telegr.:
„Sojus“

Tugboat Company „Union“

Telegr.:
„Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

ESBJERG REBSLAAERI
forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tæller

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk
i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 610.

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.)

Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes Lørdag den 2. Marte Kl. 8 i Børsens
Forsamlingsaal (Indgang under Rampen).

Det reviderede Regnskab for 1906 forelægges. Beretning
gives om Foreningens Virksomhed.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Havnefoged-
assistent Th. Jensen og Skibsinspektør M. Bonde, der fratræder
efter Tur.

Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, Februar 1907.

Bestyrelsen.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Marts 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Losseshjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Palat
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wireroppe
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
 København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tor Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 171d. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Condensed Milk

„Viking“ Brand
 usukret.

„Nest“ Brand
 sukret.



VIKING

Fineste Produkt.

Største Holdbarhed.

Faas overalt.

Aut. Forhryingsagenter,
 Kjøbenhavn.

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

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

I. S. V. Weilbach,

Sajl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektører, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug **4 Øre** pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“



De danske Vin- og Conserverfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:
Central 6890
Str. 1173
1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clselfert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frilhavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Benzin-Motoren „Chic“

(Fabrik i Hillerød)



Illustreret Katalog
sendes gratis overalt.

Forlang Tilbud

W. Langreuters Eft.

København.

Telef. 1090—5090.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de

beste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Ved Stranden 2.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Læge H. C. Lund.
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—9 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 9—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telef. Nr. 3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampflougværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sied fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Lord Kelvins Azimut-Mirror.

Ved Navigationslærer Th. P. Funder.

(Sluttet.)

Paa Instrumentet er som bekendt anbragt en Libelle, og Meningen med denne er naturligvis, at man bør sørge for, at Kompaskoppen under en eventuel Pejling hænger vandret. Dette undlades imidlertid ofte, og det kan derfor have sin Interesse at undersøge, hvor stor Fejl man herved begaar.

Er Instrumentet rigtigt indstillet, men hælder Kompaskoppen en Vinkel til højre for Pejlingen, ses Spejlbilledet en Vinkel f til venstre. Denne Vinkel har jeg funden ved direkte at beregne Vinklen mellem de tilbagekastede Straaler, naar Laaget fra at være vandret bringes til at hælde. Dette fører imidlertid, naar Højden er større end 0, til et noget omstændeligt Udtryk, og da jeg i den Anledning henvendte mig til Hr. Professor Kroman, foreslog han mig nedenstaaende Formel, der fører til samme Resultat men tillige giver et simpelt Udtryk for den Fejl, der fremkommer med forskellige Højder.

Forinden jeg gaar over til Formlen, vil jeg gøre Rede for Linsens Bevægelse med Hensyn til Rosen ved en Hældning af Koppen.

Røret danner som nævnt en Vinkel paa over 60° med Kompaslaaget. Kaldes Linsens Brændvidde a (Fig. 5), bliver dens Afstand fra Roseranden a og dens Afstand fra et Punkt B paa Rosen, der ligger lodret under Linsen $a \cdot \sin 60^\circ$. Hælder nu Koppen, som ovenfor angivet Vinklen i , bliver Linsens Afstand fra B uforandret, men da Linsen ved Hældningen føres noget ad Læ til, bliver dens Afstand fra det Punkt C paa Rosen, der nu ligger lodret under Linsen $a \cdot \sin 60^\circ \cdot \cos i$.

Er den rette Azimut OA^* (Fig. 5, der fremstiller Kompasrosen), C_1 Projektionen af Linsecentret efter at Kompaslaaget om Linjen OA er drejet Vinklen i , S_1C_1 den indfaldne Straales Projektion, C_1T_1 den tilbagekastede Straales Projektion, saa vil efter Hældningen Spejlbilledet ses overet med F^{**} , og Fejlen bliver da $AOF = f$. Betegnes Linsens Afstand fra F med $FC = \alpha$, bliver $FC_1 = \alpha_1 = \alpha \cdot \cos u$ (u er Vinklen mellem α og α_1 , eller hvad der er det samme mellem FC og FC_1), medens $C_1S_1 = \cos h$ er Projektion af Længdeenhed af Straalen fra Stjernen og $C_1T_1 = \cos u$ det samme af den tilbagekastede mod F rettede Straale, saa er, idet Rosens Radius betegnes med r

$$r \cdot \sin f = EB = EC_1 - BC_1 = \alpha \cdot \cos u \cdot \sin v - a \cdot \sin 60^\circ \cdot \sin i. \quad (1)$$

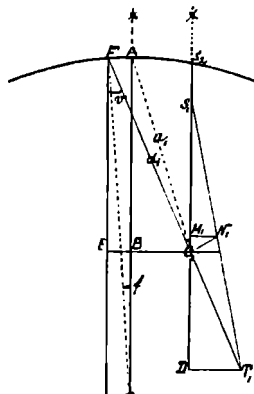


Fig. 5.

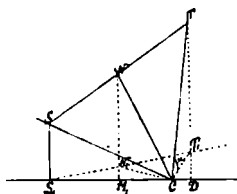


Fig. 6.

Er nu $C_1M_1N_1$ Projektionen af en retvinklet Trekant CM_1N (Fig. 6, hvor Bogstaverne har samme Betydning som i Fig. 5) med Spejlnormalen CN til Hypotenusen og Hældningen i om Linjen C_1S_1 (idet vi tænker os Projektionsplanet S_1T_1D hævet til C 's Højde), saa er idet $S_1N_1 = N_1T_1$ da $CS = CT$ (Fig. 6)

$$\operatorname{tg} i = \frac{M_1N_1}{NN_1} = \frac{\frac{1}{2}DT_1}{\frac{1}{2}(TT_1 + SS_1)} = \frac{DT_1}{TT_1 + SS_1} \quad \text{og altsaa}$$

$$\operatorname{tg} i = \frac{\cos u \cdot \sin v}{\sin u + \sin h} \quad \text{altsaa}$$

$\cos u \cdot \sin v = \operatorname{tg} i \cdot \sin u + \operatorname{tg} i \cdot \sin h$,
 $\alpha \cdot \cos u \cdot \sin v = \operatorname{tg} i \cdot \alpha \cdot \sin u + \alpha \cdot \operatorname{tg} i \cdot \sin h$, men
 $\alpha \cdot \sin u = CC_1 = a \cdot \sin 60^\circ \cdot \cos i$, og man har da
 $\alpha \cdot \cos u \cdot \sin v = a \cdot \sin 60^\circ \cdot \sin i + \alpha \cdot \operatorname{tg} i \cdot \sin h$,
 som indsat i (1) giver
 $r \cdot \sin f = a \cdot \sin 60^\circ \cdot \sin i + \alpha \cdot \operatorname{tg} i \cdot \sin h - a \cdot \sin 60^\circ \cdot \sin i$,
 hvoraf

$$r \cdot \sin f = \alpha \cdot \operatorname{tg} i \cdot \sin h \quad \text{og}$$

$$\sin f = \frac{\alpha}{r} \cdot \operatorname{tg} i \cdot \sin h = 1,12 \cdot \operatorname{tg} i \cdot \sin h,$$

idet man med stor Tilnærmelse kan sætte $\alpha = a$.

Er $h = 0$, d. v. s. er den pejlede Genstand i Horizonten, skulde Fejlen altsaa, da $\sin 0^\circ = 0$, ogsaa blive 0.

Ved en Række Forsøg, jeg har anstillet med Navigations skolens Instrument, viste det sig imidlertid, at der fremkom en Fejl paa omtrent 1° ved en Hældning paa 6° , ligesom Fejlen ved en bestemt Højde blev større end den skulde være i Følge ovennævnte Formel. Ved nærmere Undersøgelse af Kompasset viste det sig imidlertid, at paa Kelvins Kompas ligger Rosens Rand c. 1,5 Centimeter lavere end Pindens Spids. Dette medfører, at Rosens Centrum ved Højrehældning føres noget til højre for Koppens Akse, nemlig $(1,5 \cdot \operatorname{tg} i)$ Centimeter, hvilket for nævnte Kompas med en Hældning paa 6° netop bliver meget nær 1° .

Eks. 4. Solens Højde er 40° , og den haves efter Kompasset i Øst. Instrumentet er nøjagtigt*) indstillet, men Koppen hælder 3° mod Nord. Man har da

$$\sin f = 1,12 \cdot \operatorname{tg} 3^\circ \cdot \sin 40^\circ \\ f = 2^\circ 10'.$$

Man vilde da, naar Hensyn tages til, at Roseranden ligger lavere end Pindens Spids, faa Solens Pejling til at være omtrent S. $87\frac{1}{2}^\circ$ Ø., altsaa en ret betydelig Fejl.

Er Højden større, bliver Fejlen, der fremkommer ved Hældning, endnu større. Det er ikke alene en Hældning til Siden, der frembringer en Fejl, ogsaa en Hældning henimod eller bort fra Stjernen vil kunne bevirke, at Aflæsningen giver en fejl Pejling, da herved Linsens Afstand fra Rosen bliver forskellig fra Brændvidden.

Man bør derfor altid paase, at Kompaslaaget under Pejlingen er vandret. Det er meget almindeligt, at det hælder noget. Det vil dog let kunne bringes til at indtage en vandret Stilling ved paa passende Sted nær Randen at anbringe en Blyplade af en 5 Øres Størrelse.

Var Pejlingen taget med Prismet vendt bort fra Solen og drejet, saa at Solbilledet viste sig paa Rosen,

*) Selv om Indstillingen kun havde været omtrentlig, vilde dette dog ikke faa nogen væsentlig Indflydelse paa Resultatet, saalænge Højden er under 40° .

*) Bogstaver med vedføjet Indeks ligger i Projektionsplanet og er Projektioner af tilsvarende Bogstaver udenfor dette Plan. Bogstaverne $OEBFA D$ ligger ligeledes i Projektionsplanet.

***) At F virkelig ligger til modsat Side af A som Linsen, naar Laaget hælder, har jeg konstateret ved Forsøg og ved direkte at beregne Vinklen mellem de tilbagekastede Straaler.

vilde en Hældning have bevirket en Fejl af samme Størrelse, som ovenfor vist, men af modsat Navn. Under de i Eks. 4 nævnte Forhold vilde Solbilledet, om Pejlingen var taget paa sidstnævnte Maade, være set overet med S. $87,5^{\circ}$ V., og man havde faaet Pejlingen til N. $87,5^{\circ}$ Ø., eller indtil 5° forskellig fra før. Denne store Forskel i Resultatet har muligvis i Praksis givet Anledning til, at en og anden har tvivlet om Instrumentets Paalidelighed, eller i det mindste om, at Instrumentet kan anvendes paa den Maade, at man med Prismet vendt bort fra Solen bringer Solbilledet til at ses paa Rosen.

I ovennævnte Betragtning har selve Instrumentet været anset for fejlfrit, og et Instrument, der er forsynet med Kew Certifikat, kan ogsaa anses for at være det med Hensyn til Linsens Beskaffenhed og Plads, Prismets Konstruktion m. m., men ved Brugen kan det hælde, at den Akse, hvormod Prismet drejer, forskydes noget og kommer til at hælde lidt. Paa mine Rejser i Sommer med forskellige Dampere, har jeg netop i et enkelt Tilfælde haft Lejlighed til at observere en saadan Fejl i Prismets Stilling. Selv en lille Hældning af Prismet vil foraarsage en betydelig Fejl i Pejlingen, hvilket man kan overbevise sig om ved at betragte Fig. 5. Den Fejl, der fremkommer i Pejlingen, ved at Laaget hælder, bliver nemlig, da Linsecentret samtidig føres ad Læ til, formindsket med $Buen AS_2$. Er Laaget derimod vandret og Instrumentet nøjagtigt indstillet, men Prismet hælder Vinklen i mod højre vinkelret paa OA, bliver Fejlen

$$FA + AS_2,$$

hvor

$$\sin AS_2 = \frac{a}{r} \cdot \sin 60^{\circ} \cdot \sin i = 1,12 \cdot \sin 60^{\circ} \cdot \sin i.$$

Eks. 5. Solens Højde er 40° og dens Pejling efter Kompasset Ø.

Kompasslaaget er vandret og Instrumentet nøjagtigt indstillet, men Prismets Akse hælder mod Nord 3° mod det vandrette Plan.

$$\sin FA = 1,12 \cdot \sin 3^{\circ} \cdot \sin 40^{\circ} \quad \sin AS_2 = 1,12 \cdot \sin 60^{\circ} \cdot \sin 3^{\circ}$$

$$FA = 2^{\circ} 10' \quad AS_2 = 2^{\circ} 55'.$$

Fejlen = $5^{\circ} 5'$, den ved Aflesning fundne Pejling bliver S. 85° Ø.

Altsaa faar man en Fejl paa $\frac{1}{2}$ Streg i Pejlingen.

Var Pejlingen taget med Prismet vendt bort fra Solen, vilde Solbilledet være set overet med N. 85° V., og Pejlingen var altsaa bleven den samme som før, nemlig S. 85° Ø. Man kan følgelig ikke ad denne Vej komme til Kundskab om, hvorvidt Prismet hælder. En saadan Undersøgelse foretages nøjagtigt i Land ved at pejle en Genstand, til hvilken man nøje kender Retningen, men selv en lille Hældning af Prismet vil man iøvrigt uden Besvær opdage ved opmærksomt at iagttage Instrumentet, naar dette med Opstander er anbragt paa det vandrette Kompasslaag. Forefindes en saadan Fejl, bør den snarest mulig rettes.

Behandles Instrumentet med tilstrækkelig Omhu, vil en saadan Kalamitet som den, at Prismet hælder, rimeligvis helt kunne undgaaes. Sekstanten taaler jo heller ikke Hug og Stød, eller at der gribes i Spejle og Stille-skruer, og overfor Azimutspejlet bør man ikke være mindre nænsom.

Til Instrumentet hører som allerede nævnt to Opstandere, en større og en mindre. De kan tjene som Hjælpe middel til at rette Instrumentet mod Genstanden, men er overflødige ved Højder under 40° *). Derimod kan man, naar det er klart Solskin, finde Solens Pejling ved blot at iagttage, med hvil-

ken Kompassinddeling Skyggen af Opstanderen falder sammen. Falder Skyggen saaledes overet med Ø. paa Rosen, haves Solen i Vest, under den Forudsætning at Kompasslaaget er vandret. Hælder Laaget, vil Opstanderen hælde lige saa meget, og man faar da en Fejl i Pejlingen.

OP₁ (Fig. 7) forestiller en af Opstanderne, der, anbragt paa Plads, grundet paa Koppens Hældning, danner Vinklen i med Lodlinjen (OP). Planet OPM er Azimutplanet gennem Solen, hvis Højde er betegnet med h. Planet OMC er Rosens vandrette Plan. Opstanderen

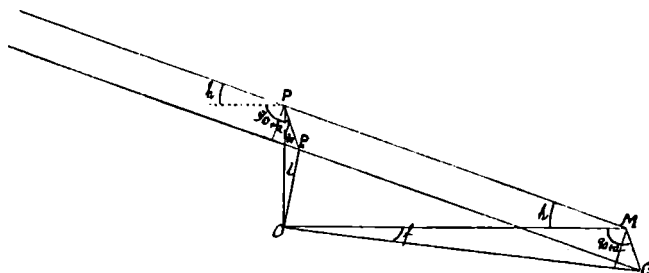


Fig. 7.

hælder i Planet OPP₁, der danner Vinklen $90^{\circ} + a$ med Azimutplanet gennem Solen. OC er Opstanderens Skygge, der med OM danner Vinklen f. CP₁ ≠ MP er Solstraler, f er altsaa Fejlen.

$$\frac{P_1P}{OP} = \operatorname{tg} i \quad \text{og} \quad \frac{OP}{OM} = \operatorname{tg} h, \quad \text{hvoraf}$$

$$\frac{P_1P}{OM} = \operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h = \frac{MC}{OM} \quad (1)$$

$$\frac{MC}{OM} = \frac{\sin f}{\sin(180^{\circ} - (f + 90^{\circ} + a))} = \frac{\sin f}{\cos(f + a)} = \left. \begin{aligned} &= \frac{\sin f}{\cos f \cdot \cos a - \sin f \cdot \sin a} = \operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h \end{aligned} \right\} (2)$$

$$\frac{\cos f \cdot \cos a - \sin f \cdot \sin a}{\sin f} = \frac{1}{\operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h}$$

$$\cot f \cdot \cos a - \sin a = \frac{1}{\operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h}$$

$$\cot f = \frac{1}{\operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h \cdot \cos a} + \frac{\sin a}{\cos a}$$

$$\operatorname{tg} f = \frac{\operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h \cdot \cos a}{1 + \operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h \cdot \sin a}$$

Er $a = 0$ — d. v. s. hælder Opstanderen i et Plan vinkelret paa Solens Azimut — faar f sin største Værdi, idet man har

$$\operatorname{tg} f = \operatorname{tg} i \cdot \operatorname{tg} h.$$

Er $a = 90^{\circ}$ — d. v. s. hælder Opstanderen bort fra eller henimod Solen — bliver $f = 0$, og der fremkommer saaledes ingen Fejl.

Eks 6. Solens Højde er 40° , og den haves efter Kompasset i Øst. Opstanderen hælder 3° mod Nord. Man har da

$$\operatorname{tg} f = \operatorname{tg} 3^{\circ} \cdot \operatorname{tg} 40^{\circ}; \quad f = 2^{\circ} 31'.$$

Skyggen falder da overet med N. $87,5^{\circ}$ V., og Pejlingen bliver S. $87,5^{\circ}$ Ø., medens den skulde være Øst. Havde Højden været større, vilde Fejlen ogsaa være bleven større.

Jeg haaber ikke, at denne lille Afhandling om Lord Kelvins Azimut-Mirror skal bidrage til at gøre Folk mistænksomme overfor dette udmærkede Instrument. De fremhævede Fejl gør sig jo i Almindelighed i langt

*) Ved større Højder gør Fejl ved saavel Indstilling som ved selve Instrumentet sig i stede høje Grad gældende. Dette gælder dog ikke alene dette Instrument men i langt høje Grad et hvilket som helst Pejllapparat.

højere Grad gældende ved et almindeligt Pejlaparat. Jeg har selv følt Savnet af en nærmere Beskrivelse af Instrumentet og dets Egenskaber, og jeg tænker, det er gaaet andre som mig. Det har været mig om at gøre uden nogen Bagtanke at fremstille Instrumentets Fordele og Mangler. Ethvert menneskeligt Værk er jo ufuldkomment, og dette gælder selvfølgelig ogsaa det mest fuldkomne af alle hidtil fremkomne Pejlaparater — Lord Kelvins Azimut-Mirror.

Kjøbenhavn, d. 7. Marts 1907.

Sejlskibsrederkonference. Efter Indbydelse af Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund er der d. 25.—27. Februar afholdt et Møde i Kjøbenhavn af Repræsentanter for Forbundet og for følgende Foreninger: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, Norsk Sejlskibsreder-Forening, Svensk Skepparederiforening för Segelfartyg, Vestkustens Sjöfartsforening og Verband Deutscher Küstenschiffer. Mødets Opgave var at fastsætte de Minimalfragter for mindre Sejlskibe, som ikke forelaa udarbejdet paa Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds konstituerende Generalforsamling i Kjøbenhavn d. 22. September f. A. Der tilvejebragtes paa Grundlag af de ovennævnte Foreningers udarbejdede Rater Enighed om saadanne Fragter, idet der fastsattes Minimalfragter for mindre Skibe i Fart paa tyske og svenske Østersøhavne, Danmark, Vestverrig og Sydnorge. De saaledes fastsatte Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Minimalfragter for mindre Skibe vil i den nærmeste Fremtid blive udsendt til alle i de nævnte Farter interesserede Skibsredere, Mæglere m. fl.

Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, der d. 1. Marts fejrede sit 25 Aars Jubilæum, har ialt bygget 111 Skibe med en samlet Tonnage af 113,230 Brutto Tons og 64,105 Hestes Kraft. Deraf var 74 Fragtdampere, 10 Passagerdampere, 5 Dampfærger, 4 Sejlskibe, 2 Troppetransportbaade, 2 Lægtare, 2 Isbrydere, 5 Bjærgnings- og Bugserdampere, 5 Fiskeriinspektions-skibe og 2 Dokpontoner. Desuden er leveret 110 Skibsmaskiner og 46 Landmaskiner samt 368 Skibskedler og 123 Landkedler.

I samme Tidsrum er der paa Værftet udført Reparationer paa ialt 3,068 Skibe. Den samlede Brutto Om sætning paa disse Arbejder har andraget c. 16 $\frac{3}{4}$ Mill. Kroner.

I Arbejdsløn ved Udførelsen af samtlige ovennævnte Arbejder er udbetalt 17 $\frac{3}{4}$ Mill. Kr., og der er forbrugt 120 Millioner Pd. Kul til en Værdi af 992,000 Kr.

Værftets Totalomsætning har haft en Værdi af 54 $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. med en Netto Fortjeneste af 23 $\frac{3}{4}$ Mill. Kr.

Indførelse af Lodstvang ved Sejlads gennem den gravede Rende over Rødsand til forbi Kroghagen og ved Indsejling i eller Udsejling fra Gjedsø Havn.

I Følge Bekendtgørelse af 28. Februar har Marineministeriet i Henhold til Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1879 § 15 bestemt, at Lodstvang vil være at indføre ved Sejladsen gennem den gravede Rende over Rødsand til forbi Kroghagen og ved Indsejling i eller Udsejling fra Gjedsø Havn for Skibe med et Dybtgaende af 11 Fod dansk (34,5 Decimeter) og derover, eller af en Drægtighed af 300 Brutto Register-Tons og derover.

Fra Lodstvangen, der træder i Kraft fra og med 1. April d. A., er undtaget Skibe og Færger, der tilhører Staten.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for Marts Maaned 1907 fungerer d'Hrr.

Skibsfører J. N. Schnicker, Ø. Farimagsg. 93,
— Th. Thomsen, Martensens Allé 8,
Skibsbygger Chr. Lund, P. Schramsgade 8,
Maskinmester T. Jensen, Willemoesgade 61.

Den traadløse Telegraf og D. F. D. S. Det forenede Dampskibsselskab indfører som bekendt traadløs Telegraf i sine store Amerikabaade, men førend der oprettes Stationer herhjemme for traadløs Telegrafering, vil Damperne selvfølgelig ikke kunne staa i direkte Forbindelse med Hjemmet.

Naar Orlogsværftet ikke kan stille sin Station til Raadighed, er de nærmeste Stationer først i Hamburg, Bremen eller England. Derfra maa der saa telegraferes pr. Traad.

D. F. D. S.'s Direktion har derfor, i Følge „Berl. Tid.“, indsendt et Andragende til Regeringen, om der snarest maa blive oprettet offentlige Modtagerstationer for traadløse Telegrammer herhjemme. Man foreslaar, at saadanne Stationer foreløbig indrettes paa Skagen og i Kjøbenhavn. Ogsaa for den øvrige Skibsfart vil de have Betydning, da flere og flere fremmede Skibe nu faar Apparater til traadløs Telegrafering indlagt.

Fra Leith skrives til os d. 22. Februar:

I Deres ærede Blad af 14. Februar ser jeg, at Hr. Mægler Hansen, Thurø, opfordrer Skibsførerne til at belyse de Spørgsmaal, som kan være af Interesse for Søfarten. Jeg finder da Anledning til at gøre en Bemærkning vedrørende de China-Clay Certepartier fra Cornwall til Skotland, som Sejlskibene undertiden faar Lejlighed til at stifte Bekendtskab med. Ved at gennemlæse nævnte Charter, kommer den der er lidt kendt med Forholdene hurtig til et Resultat, som kan sammenfattes i de Ord, at Skibet er afvæbnet, medens Købmanden er vel rustet; der skal udføres et Arbejde, hvis Resultat afhænger af, hvad der behager Lastmodtageren.

Jeg skal her blot nævne Leith som Losseplads, Varehus Nr. 2, „old dock“, hvor alle Certepartierne henviser at losse til.

At vi i Cornwall er henvist til at laste paa Tørn „as customary“, kan vel nok ikke blive anderledes, men da Afskiber og Modtager er et og samme Firma, gives Skibene 4 à 5 pCt. Overvægt, som d'Hrr. altsaa ønsker at faa transporteret gratis. Enkelte Skibsførere griber til den Udvej at lade Lasten veje ud, men kommer som Regel til det Resultat, at Vejeomkostningen, som ikke er ubetydelig, og Fragten af Overvægten saa omtrentlig balancerer.

Dertil kommer Klausulen at losse til Varehus Nr. 2, som nærmest maa kaldes uhyrlig, naar den bliver set i sit rette Lys. Det hænder nemlig ofte, at flere Sejlskibe indtræffer omtrent samtidig med nævnte Vare og alle har de enslydende Charter, der bestemmer, at de skal losse til nævnte Hus. Skibene faar da lægge sig i Tørn, da Modtageren ikke er forpligtet til at losse mere end et Skib ad Gangen, og dertil at losse „as customary“, hvilket vil sige 30 Tons pr. Dag. Da det nu er i Modtagerens Interesse at faa det mest mulige sendt pr. Jærnbane, holder han sig selvfølgelig til sine Rettigheder.

Det har før hændet, at her har ligget 6 Skibe for at losse til nævnte Hus, og Følgerne blev naturligvis en næsten endeløs Tørn; langt om længe blev det tilladt to at losse ad Gangen imod en Godtgørelse til Modtageren af 4 d. pr. Ton.

Forhaabentlig vil disse Linjer være nok til at vise, hvor meget disse Certepartier trænger til at renses.

R. Rasmussen,
Fører af „Norden“.

Den tyske femmastede Bark „Preussen“, der d. 15. Februar ankom til Kanalen efter en 61 Dages Rejse fra Vestkysten af Syd Amerika, hævder stadig Rekord for hurtige Rejser. „Preussen“ afgik fra Taltal d. 17. Decbr. efter at have indtaget en Ladning i denne Havn og har fuldendt hele Rejsen fra Hamburg til Vestkysten af Syd Amerika og tilbage til Kanalen i mindre end 5 Maaneder. Skibet forlod Hamburg d. 20. Septbr. 1906, og en Maaned senere blev det rapporteret lidt Syd for Linjen; d. 1. December ankom det til Taltal, og sytten Dage senere stak det til Søns igen med en Ladning paa omtrent 8,000 Tons. Det er ikke ved en enkelt eller nogle faa Rejser, „Preussen“ har gjort sig bemærket, men derimod ved gennem flere Aar at have haft Held med sig. Den har nu sat en ganske væsentlig Rekord, idet den har passeret Kap Horn atten Gange siden August 1902, hvilket vil sige, at den har udført ni hele Rejser i Løbet af $4\frac{1}{2}$ Aar — en Rekord som sikkert ikke vil blive slaaet af noget Sejlskib, med mindre „Preussen“ gør det selv.

Passeret Vrag. Frederikshavn, d. 3. Marts. (Ritz. Bur.). Dampskibet „Marie Menzell“ af Hamburg indkom hertil i Formiddag fra New Orleans og rapporterer, at den foregaaende Eftermiddag passerede et Vrag uden Master med Skroget flydende i Vandlinjen 21—22 Kml. misv. Vest af Lodbjerg Fyr. Vraget ligger meget farligt for Sejladsen Hanstholm—Horns Rev.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Baade med Hensyn til Lufttemperatur og Vindforhold viser Marts en Overgang fra Vinter til Foraar. Ganske vist er Marts endnu ret stormfuld, men med Undtagelse af Golfstrøms Omraadet Vest for 50° V. Lgd. er den dog betydelig mindre stormfuld end Januar og Februar. Troen paa Jævn-døgnstormene har ikke nogen Berettigelse for Nordatlantehavets Vedkommende. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket er i det væsentlige den samme: lavt Tryk, foranlediget af mange barometriske Minima, ved Island og Sydgrønland, højt Tryk og barometriske Maksima ved 25° — 30° N. Brd.; blot er Forskellen mellem Gennemsnitsværdierne overalt bleven mindre, og i Overensstemmelse dermed har Vestenvinden paa de store Damperruter tabt en Del i Styrke og Hyppighed. Paa disse Damperruter træffer man dog væsentligst Vindsystemer med en Diameter fra c. 500—2,000 Kml., der bevæger sig fra den amerikanske til den europæiske Side. Af disse Systemer ligger de cykloniske for største Delen Nord for og de anticykloniske oftest Syd for Damperruten.

De laveste Lufttryk og de stærkeste Vinde forekommer i Marts ikke mere saa overvejende paa Oceanets Midte paa 40° V. Lgd., men derimod ofte paa 60° V. Lgd. Ved den amerikanske Kyst hersker ligesom i Vintermaanederne stærke nordvestlige Vinde.

NØ.-Passaten blæser nu ogsaa frisk paa den afrikanske Side af Oceanet, og naar i hvert Fald i Marts her sin største Vindstyrke i hele Aaret. Hyppigheden for Støvfald og diset, usigtbar Luft er sammenlignet med

Februar taget meget stærkt af; kun 6 eller 7 pCt. af Støvfaldet falder paa Marts. Den ækvatoreale Passatgrænse har nu sin sydligste Beliggenhed i Aarets Løb. Stille-Bæltet er meget smalt, og SØ.-Passaten træffer man i Almindelighed først paa sydlig Bredde.

Vindforholdene ved Kysten er i det væsentlige som i Februar, dog maa man lægge Mærke til de vestafrikanske Tornados, som forekommer paa hele Guineakysten fra c. 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og tillige i November), hyppigst og heftigst som Uvejrsbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er iagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa undertiden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i November).

Taaagehyppigheden er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større geografisk Udstrækning imod Syd paa c. 50° V. Lgd. Paa de internationale Damperruter kan man Øst for 45° V. Lgd. regne med omtrent 1—3 pCt., men Vest for 45° V. Lgd. og indtil den amerikanske Kyst maa man derimod mindst regne med 7 pCt., d. v. s. c. 50 Taagetimer om Maaneden. Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taaage næsten slet ikke.

Is. Gennemsnitsgrænsen berører i denne Maaned den udgaaende Rute for Amerikadampere og gaar fra 47° N. Brd. og 47° V. Lgd. til $42^{\circ},5$ N. Brd. og 53° V. Lgd. Fra nu af maa man i høj Grad have sin Opmærksomhed henvendt paa mulig Drivis.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Februar, at der endnu ikke har vist sig Drivis paa Damperruterne i Nordatlantehavet.

Strømme. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med en temmelig kraftig vestgaaende Strøm; udprægede Modstrømninger mod Øst forekommer dog overvejende i de store Bugter ved Costa Rica og Columbia samt i Honduras Bugten. Ved Syd-kysten af de store Antiller er saadanne Forsætninger mod Øst langt sjældnere. I Mexiko Bugten forekommer Forsætninger i alle Retninger, og nogen konstant Strøm lader sig ikke paavise. I Florida Strædet forekommer Forsætninger mod Nord paa indtil 90 Kml. i Etmaalet.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har ingen af de hjemgaaende Markeder bedret sig, hvorimod Sortehavet, skønt usselt i Forvejen, er flovet yderligere af, og da desuden Fragterne fra Middelhavspladserne er meget slette, er flere Dampere gaaet tilbage til England i Ballast fra Middelhavet, hvilket har betalt sig mindst lige saa godt som at indtage Laster dernede til de nu opnaelige Rater, foruden at Tiden er sparet. Og Tid er jo Penge, navnlig for en stor, moderne Dampere. Der er i det hele taget ingen Fart over Returmarkedet noget Steds, Forretningen gaar trevent og tungt, og medmindre La Plata igen skulde tage en rask Spurt for Dampere, som er senere end Marts, synes der ikke at være nogen Udsigt til Bedring. Fra La Plata var der næsten udelukkende Begær efter Marts Tonnage, men eftersom saadan kun var yderst knap, er Befragtingernes Antal overordentlig ringe. Det ser dog nu ud til, at ogsaa Dampere pr. første Halvdel af April skal komme i Favør, men for senere Positioner er Befragterne temmelig tilbageholdne. For Kul fra England har der gennemgaaende været fragtet særdeles livligt, særlig fra Wales til Middelhavet, men Fragterne er ved rigelige Tilbud af Tonnage 3 å

6 d. lavere til de fleste Havne. Ogsaa Østkystpladserne har fragtet livligere, og for Østersøens Vedkommende er Tendensen afgjort bedre. Med Returlaster fra Østersøen er det stadig yderst smaat pr. prompt, ligesom der ogsaa kun offereres faa Ladninger pr. f. o. w. Fra Juni/Juli og videre hen noteres der derimod rigeligt med Last, men der effektueres ikke mange Befragtninger, da Rater gennemgaaende ikke er videre indbydende til at dække sig til forud. Riga er foreløbig lukket, og det vil nok være 5/6 Uger, inden Havnen igen bliver tilgængelig. Ogsaa Reval er momentant spærret af Is, og ved Libau og Windau har der ogsaa været Isvanskeligheder, men disse er ikke nogen alvorlig Hindring for Skibsfarten, omend det periodevis har været yderst vanskeligt at forcere Isen.

Det østlige Marked har været mere stille, men Raterne er hævdede og for Rispladsernes Vedkommende endog højere. Bombay har sluttet til 15/6 udsøgt Havn pr. Marts, og Kurrachee betalte samme Rate til Antwerpen eller Hull. Blandt Risbefragtningerne nævner vi 25/3 Rangoon/Antwerpen, 23/9 à 24/6 Adriaterhavet, omkring 24/ O. C. for større Baade, alt pr. Marts, medens en 2,000 Tons Baad pr. Marts/April fik 27/6 til Wiborg i Finland. Kalcutta er flov; 5 Rupees betales for Kul til Bombay.

Sortehavet etc. er lavere helt igennem og Ladninger overalt knappe. Fra Odessa eller Nikolajeff betales nu kun omkring 7/ til udsøgt Havn for større Baade, 8/ N. C. for mindre, prompt. Sulina livløs for prompt, men pr. 10. April/10. Maj er der sluttet enkelte Baade til 8/3 à 8/6 L. H. A. R. Fra Novorossisk betales 10/ til Kjøbenhavn og Esbjerg for en 2,900 Tons Baad. Donauen tager ingen Tonnage, men nogle faa Befragtninger fandt Sted fra Azoff paa Basis af 9/ à 9/3 „any“, 9/6 à 9/9 Hamburg pr. 15. Marts/15. April. For Salt betales 10/6 Sakki/Neufahrwasser og for Erts 11/9 Poti/Maryport pr. Marts, 11/ Rotterdam pr. April.

Middelhavet ligger daarligt. Der har vel fundet mange Afslutninger Sted, men Raterne har gennemgaaende været særdeles tarvelige. Fra Marmorahavet betales 8/3 Dødvægt til L. H. A. R. og for Erts paa „full terms“ Betingelser 7/1½ Benisaf/Tyne Dock, 7/4½ Rotterdam eller Amsterdam, 7/9 Carthage/Rotterdam, Frcs. 14 Carloforte/Antwerpen. For Fosfat noteres 7/6 Sfax/London, 7/9 à 8/ Ipswich, 7/6 Bona/Plymouth, Frcs. 8½ Tunis/Nantes, og for Oljekager fra Marseille til Sverrig (4 Havne) 12/. Ertsraterne fra Bilbao er uforandret slette paa Basis af 3/9 Cardiff, 4/ Tyne Dock, 4/1½ Middlebro.

Nordamerika er stille, men Raterne er hævdede. Nogle ganske enkelte Kornlaster sluttedes pr. Marts fra nordlig Atlanterhavshavn til 2/7½ Cork f. O., og for Bomuld fra Savannah betales 28/9 à 30/ U. K. eller Kontinentet. De kanadiske Træfragter synes at ligge en Kende bedre; 42/6 betales fra Miramichi til Englands Vestkyst og 39/ à 40/ St. Lawrence til London. Fra Golfen er der sluttet lidt til 11/6 à 11/9 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, 12/9 Danmark, og for Tømmer betales bl. a. 81/3 til Rotterdam direkte. Begæret efter Dampere i Maanedsfragt er bedre, og for Hjemture fra U. S. betales 4/3 à 4/6 pr. Ton Dødvægt.

La Plata Markedet har ikke taget mange Baade. Der har næsten kun været Efterspørgsel for Marts Tonnage, og for saadan betales 16/6 à 17/ fra de nedre Havne til U. K. eller Kontinentet, 20/ à 21/ fra Bahia Blanca. Pr. April/Maj sluttedes der derimod til henholdsvis 15/6 à 16/ og c. 18/, medens der fra San Lorenzo Grænsen sluttedes til 17/6 pr. 15. April/15. Maj.

Østersømarkedet er næsten ganske livløst for prompt Lastning, og Raterne, der kan faas, bringer næsten alle Tab. Riga og Reval er utilgængelige. Windau og Libau samt de tyske Havne har stadig en forbavsende ringe Eksport, og Raterne bevæger sig omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden.

Kulfragterne er bedre til Østersøen, men i andre Retninger er de uforandret eller lavere, det sidste særlig for Middelhavspladsernes Vedkommende. Blandt Befragtningerne fra Østkysten nævner vi 4/6 à 4/9 til Lübeck, 4/3 Swinemünde, 4/ à 4/1½ Kjøbenhavn eller Aarhus (c. 2,000 Tons), 4/3 à 5/ mindre dansk Havn, 5/9 Randers (600 Tons), 4/ à 4/1½ Hamburg, 5/4½ à 5/6 Lissabon, 6/ Bilbao, 7/ à 7/6 Vestitalien, 7/3 à 7/6 Sicilien, 6/9 Malta, 6/10½ Aleksandria. Fra Cardiff sluttedes der livligt, og vi nævner blandt Befragtningerne 7/3 til Libau, 4/3 Calais, 5/6 à 6/ Rouen, Frcs. 7 Algier, 8 à 8¾ Marseille, 8/3 à 8/6 Genua, Spezzia eller Savona, 6/ Malta, 7/3 Konstantinopel, 7/6 Aleksandria, 6/ à 6/10½ Port Said, 7/6 Kap Verde, 7/ à 7/3 Dakar, 12/3 La Plata, 13/ Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Det synes at være noget mattere med Hensyn til Kornlaster paa Østersøen, der sluttet maaske ikke billigere, end hvad der hidtil er sluttet til, men Begæret efter Tonnage synes i Øjeblikket at være noget begrænset. Kønigsberg er stadig lige elendig, og det bliver sikkert ingen livlig Foraaersforretning fra denne Plads i Aar; fra Memel noteres ingen Kornlaster, derimod som sædvanlig en Del Trælaster, saaledes til Stralsund 20 à 21 Mark, Heiligenhafen 22 Mark, Stirling Stav £ 12. ab Rügenwalde er allerede sluttet flere Skibe for Havre til omkring 5 Mark, og der er Anvendelse for flere Skibe endnu; ab Rostock noteres for Havre til Aalborg 5 Mark, Frederikshavn 5½ Mark, hvilket egentlig er ½ Mark lavere, end hvad der tidligere er noteret.

ab Kjøbenhavn er der sluttet flere Skibe i den forløbne Uge, saaledes for Bomuldsfrøkager til Præstø 17 Øre, Hvede til Åhus, Ystad 15 Øre, Majs til Svendborg 16 Øre, og svært Byg til Flensborg 3½ Mark.

ab Sydsverrig noteres til Pillau 3½ Mark, Stettin 3¾ Mark, Hamburg 4¼ à 4½ Mark samt Langprops til Garston 29/ à 30/, Kortprops til Østkyst Kulhavn 15/6.

ab Halmstad udbydes Gadesten til Stettin 3½ Mark, Lübeck 3¼ Mark og flere Ladninger Tømmer til forskellige danske Provinshavne 8 Øre pr. Kbf.

ab Drammen noteres til Devonport Høvellast 24/6, Douglas (Isle of Man) 31/6, Ghent Stav 26 à 28 Frcs., og Heller til Stettin 5½ Mark.

Generalforsamlinger.

Det kgl. oktr. Seassurance Kompagni

afholdt den 4. ds. sin aarlige Generalforsamling, paa hvilken Kompagniets Virksomhed i det sidst forløbne Aar frenlagdes. Det fremgik heraf, at Kompagniets Indtægter har været: Overførsel pro 1905 Kr. 3,030.91, Reserve fra 1905 til uafgjorte og paaregnede Skader Kr. 1,844,863.97. Præmie i 1906 af forsikret Kapital 264,5 Mill. Kr. Kr. 2,570,922.97, indvundne Renter Kr. 113,066.84, tilsammen Kr. 4,031,884.69, medens Udgifterne er følgende: Reassurancepræmie af reassureret Kapital 23,7 Mill. Kr., Kr. 5,141,172.92, udbetalte Ristorni, ÷ Reassurandørernes Andel, Kr. 37,267.86, udbetalte Havari, ÷ Reassurandørernes Andel, Kr. 1,746,553.63, Stats- og Kommuneskat Kr. 10,068.50, Administrationsomkostninger Kr. 45,497.15, Reserve til uafgjorte og paaregnede Skader Kr. 1,443,106.37, tilsammen Kr. 3,796,671.43. Aarets Overskud bliver Kr. 235,213.26.

Til Aktionærerne uddeles 17½ pCt. eller 210,000 Kr.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholdt den 20. Februar sin aarlige Generalforsamling i Foreningens Lokaler.

Overretssagfører Steinthal dirigerede, og Formanden, Kaptajn Jacob Holm, gennemgik Regnskaberne for Aaret 1906.

Foreningens Kassererskab udviste en samlet Indtægt af Kr. 4,461.58, hvoraf Medlemskontingentet havde udgjort Kr. 2,406. Af Udgifterne anføres: Leje af Lokalet Kr. 900, Udgifter i Marstal Kr. 237.74, i Sønderho Kr. 218.92, Honorarer Kr. 970, Kontingent til Fællesrepræsentationen Kr.

200. Foreningen ejede ved Udgangen af Aaret 1906 ialt Kr. 6,678.77.

Sygekassens Indtægt udgjorde ialt Kr. 4,771.77. I Sygehjælp til Medlemmer udbetaltes Kr. 542.12, og Sygekassen ejede Kr. 18,769.77 ved Aarets Udgang.

Enke- og Hjelpekassen havde en Indtægt af ialt Kr. 13,833.35, hvoraf Kontingent og Indskud af Medlemmer udgjorde Kr. 2,560, aarligt legerede Bidrag og Gaver Kr. 2,343.75, Renter af Prioriteter Kr. 2,000 og Renter af Obligationer Kr. 3,638.50. Af Udgifterne anføres: Understøttelse i April til 122 Enker Kr. 4,880, i Oktober til 129 Enker Kr. 5,160, til 3 Børn Kr. 60, til forskellige trængende Medlemmer Kr. 250, af Emil Z. Svitzers Legat til 4 Enker Kr. 70, af P. Olsens Legat til 3 Enker Kr. 52.50, af J. Breiningers Legat til 1 Enke Kr. 37.50. Enke- og Hjelpekassen ejede ved Aarets Udgang Kr. 160,411.32.

Legatmidler til ugifte Døtre efter Medlemmer havde en Indtægt af Kr. 2,320.67, hvoraf der er udbetalt i Understøttelse til 5 ugifte Døtre Kr. 175. Legatfondet ejede ved Aarets Udgang ialt Kr. 6,798.13.

Af Johan Henrik Forbæchs Legat, der ejer Kr. 2,636.32, er der udbetalt Understøttelse til 2 Enker Kr. 70.

Af Marie Tøndering, født Johansen's Legat paa ialt Kr. 5,338.83 har 2 Enker faaet hver 100 Kr. i Understøttelse.

Af Johan Jürgensens Legat paa Kr. 4,000 er der ydet Understøttelse til 2 Enker, Kr. 140.

Samtlige reviderede Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Formanden meddelte, at Bestyrelsen i det forløbne Aar har afholdt 10 Møder. I Aarets Løb er 15 Medlemmer afgaaet ved Døden. Blandt dem var Medlem af Bestyrelsen, Kaptajn Laub. En Del af Medlemmerne kendte ham personligt, og vi bevarer Mindet om ham som en udmærket dygtig og modig dansk Semand! (Forsamlingen rejser sig).

Formanden foreslog paa Bestyrelsens Vegne at optage Foreningens mangeaarige juridiske Konsulent, Overretsprokurator Steinthal som Æresmedlem af Foreningen. Forslaget vedtoges enstemmigt, hvorefter Dirigenten, Overretsagfører Steinthal, takkede paa sin Faders Vegne.

Bestyrelsen havde efter Kaptajn Laubs Død suppleret sig med Kaptajn N. Jensen, som var villig til at modtage Valg. Ligeledes foreslog Bestyrelsen at genvalge de ved Lodtrækning afgaaende Medlemmer, Kaptajnerne P. R. Møllerup, J. P. Larsen og P. Thiedemann. De genvalgte enstemmigt, og ligeledes genvalgte Revisorerne, Kaptajnerne Wm. Jensen og Th. Folkmann.

Det vedtoges derefter at lade Enkeportionen blive som hidtil 80 Kr., Børneportionen 20 Kr. samt at bemyndige Bestyrelsen til at anvende indtil 1,000 Kr. til Understøttelse til trængende Medlemmer.

Forandring af Lovene. Kaptajn J. P. Larsen: Den Lovforandring, her er Tale om, er en Forhøjelse af Kontingentet, der navnlig skulde anvendes til at skaffe Foreningen et Medlemsblad. Der er jo mange, som ikke kan komme her, og vi trænger derfor til et Meddelelsesmiddel, hvorved vi kan faa hverandre i Tale. Men til et Blad har vi ingen Penge. Foreningen har nu bestaaet i 33 Aar, og hele vor Kapital er ikke 4,000 Kr. Det synes jeg ikke er noget Resultat. Det Blad, vi trænger til, skal ikke være et Organ for socialistiske Idéer, men have til Formaal at fremme Standens Interesser. Jeg synes heller ikke, vi kan være bekendt at have saa lille et Kontingent, og jeg har tænkt mig at forhøje det til 12 Kr., 1 Kr. maanedlig. Med de 6 Kr., vi nu har, vegeter vi kun; vi klarer os, men vi har ingenting til at gøre noget med. Det er saaledes lige haardt nok, at vi skal være tvungne til at vride os ved at give en gammel Skibstøer, der er i Trang, 50 Kr. Det kan være haardt nok, at en Skibsfører skal henvende sig til Foreningen om Hjælp, men endnu værre, om vi ikke kan yde den. Det vilde glæde mig, om Forsamlingen vedtog at forhøje Kontingentet.

Kaptajn Jørgensen: Hvad vil Bladet komme til at koste?

J. P. Larsen: Det ved jeg ikke, men vi behøver heller ikke at starte Bladet straks. Vil vi være lidt om os, faar vi ogsaa mange Annoncer til Bladet.

Formanden oplyste paa Foranledning, at Medlems-tallet nu er 450 eller lidt over.

Jørgensen: Det bliver altsaa c. 2,700 Kr. Vil en Forhøjelse af 6 Kr. være tilstrækkelig til Startning af et Blad? Vi foreslog en Forhøjelse af 2 Kr. for et Par Aar siden, men det blev afslaaet.

Formanden: Det var til Enkekassen!

Jørgensen: Jeg tror, Forhøjelsen vil møde Modstand i Provinserne og drive Medlemmerne ud, og det vil heller ikke være heldigt.

Kaptajn Bang: Selve Bladet vil komme til at koste c. 1,500 Kr. aarlig. Dertil kommer saa Redaktøren. Men man kan maaske nok finde en Mand, som gør det billigt. Og vi kan jo begynde med et maanedligt Blad. Af Medlemmerne er Halvdelen i Kjøbenhavn, Tredjedelen i Marstal og paa Fane og en Sjattedel i det øvrige Land. Men vi har ingen anden Forbindelse med dem, end at de betaler Kontingent.

Kaptajn Wibroe anbefalede at stemme for J. P. Larsens Forslag.

Bang: Jeg vilde foreslaa, at vi skulde være rigtig spendable. Her har vi jo ikke Medlemmerne fra Provinserne. Men havde vi haft et Organ, saa havde Sagen nu været diskuteret overalt. Men kunde vi ikke vente et Aar med Forhøjelsen og saa forhøje Kontingentet med 10 Kr., saa det bliver 16 Kr?

Dirigenten bemærkede, at der kun forelaa Forslag om Forhøjelse.

Ved den derpaa foretagne skriftlige Afstemning afgaves der 42 Stemmesedler, deraf 39 for, 3 imod Forhøjelse af Kontingentet.

Formanden meddelte, at der fra Sønderho var indkommet 53 Stemmesedler, som alle gik imod Forhøjelsen. Forslaget var saaledes forkastet.

Under den paafølgende Diskussion, i hvilken ikke faa af Medlemmerne tog Del, viste det sig, at der var en stærk Stemning for en Genoptagelse af Forslaget til næste Aar, og det anbefalede fra flere Sider at benytte Tiden til en kraiftig Agitation for Sagen blandt færende og hjemmeverende Medlemmer af Foreningen.

Sømandsforeningen

i Kjøbenhavn afholdt sin aarlige Generalforsamling d. 2. ds. Fhv. Retsformand Madvig dirigerede.

Formanden, Kaptajn J. H. Schultz, gennemgik de reviderede Regnskaber og oplyste, at Foreningen i Aarets Løb havde konverteret 137,800 Kr. kgl. danske 3/4 pCt. Statsobligationer til 80,000 Kr. Østifternes Kreditforenings 4 pCt. Obligationer og 61,000 Kr. jyske Landkreditforenings 4 pCt. Obligationer. Foreningen vandt derved 3,200 Kr. og forøgede sin aarlige Renteindtægt med 800 Kr.

For Sømandenes Kasses Vedkommende havde Aaret været normalt. Indtægt og Udgift balancerede med 6,542 Kr., og Overskudet var 409 Kr. Æresmedlemmernes Kasse viste et Overskud paa 1,207 Kr., og Indtægt og Udgift balancerede med 6,255 Kr. Enkekassen opviser en Indtægt af 5,982 Kr. og et Overskud paa 602 Kr. Byggefondens udviser en samlet Indtægt af Kr. 22,314.99 og en Kassebeholdning af Kr. 4,942.48.

Foreningens samlede Formue udgør nu 298,019 Kr. imod 288,006 Kr. i Fjor og er saaledes steget 10,013 Kr. i det forløbne Aar.

Formanden bebudede, at det blev nødvendigt at forhøje Kontingentet for ny tiltrædende Medlemmer, hvis man som paatænkt paany aabnede Adgang for Sømand Vest for Storebælt.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

Formanden udtalte, at Havnefogedassistent Jensen, der var afgaaet ved Døden, i mange Aar havde siddet i Bestyrelsen, hvor han trods Sygdommen til det sidste arbejdede for Foreningen. Den danske Sømandstand har i ham mistet en Repræsentant, som var den værdig! (Forsamlingen rejser sig).

Bestyrelsen havde i Jensens Sted suppleret sig med fhv. Lods-Møller og i den forrige Aar afdedede Skibsmægler Rømers Sted med Assuranceinspektør Will.

I Aarets Løb er der udbetalt i Understøttelser m. v. til Enker, i Anledning af Forlis, i Sygehjælp, Begravelseshjælp o. s. v., ialt 13,164 Kr. Det betyder en ikke ringe Stigning fra forrige Aar, hvilket er meget glædeligt, men foreløbig tør man nu ikke gaa videre i den Retning. Medlemsantallet var den 1. Januar i Aar 853 og viser en Nedgang i Aarets Løb af 44; idet 54 Medlemmer dels er afgaaet ved Døden, dels har udmeldt sig, medens der kun er tilkommet 10 ny Medlemmer.

For Byggefondens havde Aaret ikke været gunstigt; der var i Virkeligheden et Underskud paa 1,817 Kr., der kom af, at Pakhuset i Ejendommen ved Vildersgade stod ledigt en Tid. Vi har imidlertid Udsigt til at faa solgt Pakhuset med tilhørende Grund og vil gøre alt for at faa dette sat igennem og saa faa et Hjem for Enker paa en mindre Grund i Stedet derfor.

Skolen for Matroser og Takkelagearbejdere har en Sparekassebeholdning paa 333 Kr. Men der har mærkeligt nok ingen Elever meldt sig, skønt Skipperforeningens Skrivelse i høj Grad anerkender Skolen. Vi haaber, at vi kan faa Skolen i Gang igen til næste Aar.

Videre gjorde Formanden Rede for de Forhandlinger, der er ført om at aabne Adgang til Foreningen for Sømand Vest for Storebælt. Bestyrelsen er villig dertil. Men der skal da foretages Forandring i Lovene, og der vil nu i Aarets Løb blive ført de nødvendige Forhandlinger med Repræsentanter for Marstal, Svendborg og andre Byer, saaledes at Sagen kan afgøres paa næste Generalforsamling 1908 med tilbagevirkende Kraft, som om Afgørelsen allerede var truffet i Aar.

Kaptajn Rasmussen, Marstal, takkede Formanden for hans Arbejde for denne Sag, men fandt, at Medlemmerne Vest for Storebælt ogsaa skulde have en Repræsentant i Bestyrelsen, da der, navnlig i Marstal, er mange Medlemmer.

Formanden bemærkede, at ogsaa dette Spørgsmaal havde været Genstand for Forhandling. Før 1. Oktober vil det imidlertid næppe blive muligt at genoptage Arbejdet vedrørende hele denne Sag.

Sluttelig genvalgte fhv. Lods Møller og Skibsinspektør M. Bønde til Bestyrelsesmedlemmer. Revisorerne genvalgte ligeledes.

Ugens Havarier.

Helsingør, 5. Marts. (Ritz. Bur.) Dampskibet „Michael Onschukoff“ af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Windau til Dunckerque med en Ladning Hør, ligger til Ankers her paa Reden efter en Kollision Søndag Aften Nord for Lappegrundens Fyrskib med Dampskibet „Dana“ af Kjøbenhavn. Dampere har lidt en Del ovenbords Skade. Efter at der i Dag er foretaget Besigtelse af Skibet, har det faaet Tilladelse til at fortsætte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Wanderer, Skonnert af Hamburg, er, paa Rejsen fra Aalborg til Kiel med Cement, strandet paa Refsnæs Rev. Mandskabet er reddet. Skibet er fuldt af Vand.

Schlei, Dpsk. af Hamburg, er, paa Rejsen fra Wismar til Aarhus med Bug, grundstødt paa Sydsiden af Langeland.

Skjoldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 3. ds. paa Grund paa Nordre Røse. Flot med Assistance af Svitizers og fortsat Rejsen

Norberto, Dpsk. af Grangemouth, kom den 3. ds. paa Grund paa Saltholmen. Svitizers assisterer.

Minna Horn, Dpsk. af Flensborg, strandet ved Grenaa, er bragt flot af Svitizers „Frederikshavn“ og indkommet læk til Frederikshavn.

Thekla, 3-m. Skonnert af Marstal, er indslæbt til Dover efter Kollision i den engelske Kanal udfor Hastings med Dpsk. „Rapello“. Besætningen er landsat i Hamburg af „Rapello“.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 28. Februar blev en Staal-Skruedamper sat i Vandet i Sunderland, bygget for Regning Hr. Julius Christensen, Aarhus. Dampere har følgende Hoveddimensioner: Længde 279', Bredde 40', Dybde 20' 6" og laster 3,100 Tons d. w. efter Lloyds Sommer-Lastemærker. Skibet, der fik Navnet „Norman“, er forsynet med første Klasses Lastelossegrejer.

Sydfynske Dampskibsselskabs ny Damp „Svendborgsund“ ankom til Svendborg den 1. Marts fra Haarlem. Det er en mindre Damp med 1. og 2. Klasses Kahyt og elektrisk Lys over det hele. Maskinen indicerer 180 HK.

Skibsfører A. Hansen m. fl. har solgt Skonnerten „Niels“ af Thure til Skibsfører Niels Nielsen, samme Sted, for en Købesum af 18,000 Kr.

(„Svendb. Amtst.“)

Skibsfører F. K. Hansen, har, i Følge „Erø Avis“, solgt den ham tilhørende Skonnert „Hans“ til Skibsfører H. C. Andersen af Ommel for 10,000 Kr. Skonnerten, der maaler 59 Brutto Tons, er beliggende i Kjøbenhavn. Overtagelsen er sket.

J. Ring Andersens Staalskibsvært i Svendborg har afsluttet Akkord om Bygning af en 3-m. Staalskonnert med Motor. Skonnerten skal føres af H. Bøw, tidligere Fører af „Galathea“ af Thure.

Den 2. Marts blev en ny Fragtdamp, bygget for Regning Det tysk-australske Dampskibsselskab, sat i Vandet fra Flensborg Skibsværft. Dampere, der fik Navnet „Planen“, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 400', største Bredde 50' 10", Dybde (moulded) til Hoveddækket 27' 9", Lastevne 7,000 Tons.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdagen den 26. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1907.

Bestyrelsen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5. Marts). Adolph Andersen, Schubert, ankom til London 27. Febr. fra Libau. — Alexandra, Rabe, ankom hertil 5. Marts fra Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Nizza 4. Marts til Marseille. — Anglo Dane, Wiberg, afg. herfra 5. Marts til Stockholm. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Rouen 4. Marts herfra. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 4. Marts herfra. — Arkansas, Petersen, ank. til Hull 26. Febr. herfra. — Arno, Strubberg, ankom til Libau 4. Marts herfra. — Axelhus, Søberg, afgik fra Trondhjem 4. Marts Syd paa. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til London 4. Marts herfra. — Beira, Lunge, ank. hertil 28. Febr. fra Oporto. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom hertil 1. Marts fra Lissabon. — Christian IX, Holm, ank. til Newcastle 2. Marts fra London. — C. F. Tietgen, Lunge, afgik fra Kristianssand 2. Marts til New York. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ankom til Genua 27. Febr. fra Gibraltar. — Douro, Mortensen, afgik herfra 28. Febr. til Newcastle. — Esbjerg, Struve, ankom hertil 4. Marts fra Kongsberg. — Florida, Ørum, ank. hertil 20. Januar fra New Orleans. — Frederik, Thomsen, afg. fra Hull 28. Febr. til Bordeaux. — Garonne, Kromann, afg. fra Libau 4. Marts til Antwerpen. — Georgios I, Bjørn Sørensen, afg. fra Grimsby 3. Marts hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. fra New York 28. Februar til Kristianssand. — Hjelm, Sørensen, afgik herfra 4. Marts til Kolding. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Messina 24. Febr. fra Neapel. — Kasan, Hansen, ankom til Frederikshavn 3. Marts fra Antwerpen. — Kentucky, Staal, afg. fra Filadelfia 22. Februar hertil. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 4. Marts for Hull. — Kursk, Gommesen, ankom hertil 21. Febr. fra Antwerpen. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afgik fra Konstantinopel 2. Marts til Panderma. — Louise, Kruse, ank. til Pillau 4. Marts herfra. — Louisiana, Andresen, ankom hertil 26. Februar fra New York. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ankom til Boston 25. Februar herfra. — Maja, Iversen, afgik fra Hamburg 4. Marts hertil. — Morse, Jacobæus, afgik fra Leith 27. Februar til Island. — Moskov, Meldahl, ankom til Havre 4. Marts fra Rouen. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Kristiania 26. Februar til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, afgik fra Kongsberg 4. Marts til Memel. — Nordjylland, Kragh, ankom hertil 4. Marts fra Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Libau 3. Marts herfra. — Omsk, Jønsen, ankom til Hull 3. Marts fra Libau. — Oscar II, Egense, ank. hertil 27. Febr. fra Kristiania. — Perm, Christensen, afgik herfra 4. Marts til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til London 3. Marts fra Libau. — Rita, Schibbye, afg. herfra 2. Marts til Hamburg. — Texas, Andersen, afgik fra New Orleans 24. Februar til Aalborg og Kbhvn. — Thyra, Fischer, pass. Holtenau 4. Marts for Hull. — Tiber, Bech, ankom hertil 1. Marts fra Newcastle. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Kristianssand 3. Marts til Bergen. — Viking, Meyer, pass. Brunsbüttel 5. Marts til Hull. — Vadse, Poulsen, afg. fra Stettin 24. Februar til Manchester. — Rogaland, Wiese, afgik fra Swansea 1. Marts hertil. — Tjaldur, Rothe, afgik herfra 2. Marts til Færøerne. — Ceres, Gad, ank. hertil 4. Marts fra Island. — Laura, Aasberg, ankom hertil 24. Februar fra Island. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Leith 27. Februar, til Færøerne.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, ankom til Manchester 27. Febr. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Kbhvn. 2. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Syracuse 5. Marts. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til London 2. Marts. — Volmer, J. Petersen, ank. til Burntisland 27. Febr. — Dan. Th. H. Petersen, afgik fra Huelva 18. Februar. — Uffe, Juul Larsen, ankom til Sapelo 27. Febr. — Knud II, Meyer, afgik fra Seaham 5. Marts. — Danmark, Kræmer, afgik fra Tripoli 26. Februar. — Ragner, Holst, afgik fra Aguilas 4. Marts. — Skjold, Rise, ank. til Genua 23. Febr. — Halfdan, Hansen, ankom til Burntisland 6. Marts. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til Huelva 18. Febr. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Sapelo 23. Februar. — Harald, C. A.

Schmidt, afgik fra Sapelo 26. Februar. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Newport Mon 3. Marts.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Vejle 4. Marts. — Vagn, Mikkelsen, afg. fra Danzig 4. Marts. — Ulf, Drescher, ank. til Blyth 3. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ankom til Dunkerque 28. Febr. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Windau 1. Marts, bestemt til Dunkerque. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Baltimore 17. Februar, bestemt til Riga. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Odessa 15. Febr., bestemt til Hamburg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra Malta 27. Februar, bestemt til Novorossisk. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Genua 13. Februar. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Rotterdam 12. Febr. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Montevideo 24. Februar. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Siphnos 1. Marts. — Johan Siem, Petersen, ankom til Libau 25. Februar. — Harald Klitgaard, Nielsen, ankom til Middlesbro 28. Februar.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Helsingør 26. Febr. — I. N. Madvig, Schjød, afgik fra Windau 1. Marts, bestemt til Gand. — Hamlet, Lau, ankom til Königsberg 25. Februar. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 27. Febr., bestemt til Libau. — Rolf, Olsen, ankom til Novorossisk 18. Febr. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. fra Aleksandria 16. Februar.

Heimdal. Kamma, Vaaben-Hansen, ank. til Tynen 28. Februar. — Helga, Olsen, ankom til Valencia 2. Marts. — Martha, Christensen, ankom til Seaham 4. Marts. — Elna, Rathje, afgik fra Arzew 28. Februar. — Therese, Pedersen, ank. til Huelva 22. Februar. — Simone, Møller, afgik fra Huelva 27. Februar. — Jeanne, Løffler, afgik fra Cette 1. Marts. — Vera, Riise, ank. til Houden Dock 3. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Antwerpen 2. Marts. best. til Aarhus. — Nancy, Jessen, afg. fra Cette 28. Februar, best. til Oran. — Nautik, Nielsen, ankom til Reval 22. Februar. — Nordseen, Gram, afgik fra Bremerhaven 3. Marts, bestemt til Reval. — Nexos, Basse, afgik fra Rendsburg 2. Marts, best. til Leith. — Nora, Pedersen, ankom til Antwerpen 27. Febr. — Cito, Uldall, ankom til Malmø 28. Febr. — Fylla, Christensen, ankom til Geestemünde 1. Marts. — Gerda, Iversen, ankom til Aarhus 2. Marts. — Hebe, Nielsen, ank. til Bremen 4. Marts. — Napoli, Brinch, ank. til Antwerpen 3. Marts. — Bodil, Larsen, ankom til Goole 4. Marts. — Nerma, Lauritzen, ankom til Esbjerg 5. Marts. — Alfa, Jørgensen, afgik fra Messina 20. Februar bestemt Baltischport.

Nordseen. Nordland, Møller, ankom til Rotterdam 2. Marts. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Antwerpen 4. Marts. — England, Andersen, ank. til Esbjerg 3. Marts. — Holland, Poulsen, afgik fra Randers 2. Marts. — Rusland, Madsen, afg. fra Brunsbüttel 28. Februar.

Urania. Polarstjernen, Christensen, ank. til Kiel 10. Febr. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Huelva 22. Februar. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Algier 25. Februar. — Urania, Clausen, afg. fra Hamburg 5. Marts. — Svend, Petersen, afg. fra Holtenau 3. Marts.

Jylland. Ebba, Meinertz, ankom til Middlesbro 5. Marts. — Karen, Eriksen, ank. til Bari 4. Marts

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Lübeck 2. Marts. — Normannia, Sørensen, ank. til St. Nazaire 4. Marts. — Livonia, Skov, ank. til Nykjøbing F. 2. Marts.

Østersøen. Gratia, Mathiasen, ankom til Swansea 2. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Bordeaux 2. Marts, best. til Cardiff. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Portland 2. Marts, best. til Malmø.

Inga. Flandria, Poulsen, afg. fra Trelleborg 5. Marts for Blyth. — Carbonia, Winckler, ank. til Sunderland 2. Marts.

Dan. Fionia, Hansen, afgik fra Königsberg 2. Marts, best. til Pillau. — Selandia, Troensegaard, afgik fra Ghent 1. Marts, best. til Pillau. — Boscia, Skovgaard, ankom til Kbhvn. 27. Februar.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Dartmouth 1. Marts. — Flynderborg, Larsen, ankom til Windau 3. Marts. — Fredensborg, Hartmann, pass. Kbhvn. 3. Marts. — Frederiksberg, Hansen, ankom til Helsingør 25. Febr. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Methil 3. Marts. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 23. Febr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Aarhus 27. Februar. — Skanderborg, Jensen, ankom til Hull 3. Marts. — Stegelborg, Lund, afgik fra Huelva 1. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Huelva 23. Februar. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 4. Marts. — Stjerneborg, Lund, afg. fra Newcastle 27. Februar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Methil 28. Febr. — Klampenborg, Palm, afgik fra Tunis 23. Februar. — Marselisborg, Andersen, ankom til Genua 4. Marts. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Neufahrwasser 28. Februar. — Skodsborg, Schultz, ankom til Savona 21. Februar. — Tuborg, Agerlin, ankom til Libau 21. Februar. — Ulfaborg, Eriksen, afg. fra Rotterdam 5. Marts. — Vordingborg, Petersen, ankom til Boness 3. Marts.

Neptun. Taarnborg, Matzen, ank. til Kiel 5. Marts. — Aggersborg, Jørgensen, pass. Kbhvn. 5. Marts. — Danborg, Kühl, ankom til Marseille 4. Marts. — Jægersborg Larsen, afg. fra Bilbao 28. Februar. — Kallundborg, Lund, ankom til Huelva 3. Marts.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Burntisland 3. Marts. — Peter Mærsk, Børresen, ankom til Windau 26. Februar.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Neufahrwasser 27. Februar.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Kbhvn. 5. Marts.

Heneborg. Heneborg, Christiansen, ankom til Kbhvn. 1. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Kbhvn. 5. Marts. — Helene, Sørensen, afg. fra Königsberg 2. Marts. best. til Rotterdam. — Agnete, Petersen, afgik fra Kbhvn. 2. Marts. best. til Methil. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Kiel 3. Marts. — Hermia, Hansen, ankom til Burntisland 27. Februar. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Grangemouth 2. Marts, bestemt til Korsør. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 5. Marts, bestemt til Kiel.

Ærs. Erindring, Hansen, ank. til Methil 25. Febr. — Enigheden, Svane, ank. til Kolding 1. Marts. — Energi Nielsen, ankom til Fredericia 1. Marts.

Svendson & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen afgik fra Methil 5. Marts. — St. St. Blicher, Christensen afgik fra Boness 5. Marts. — Ajax, Brorsen, ank. til Karrebækminde 4. Marts. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Cardiff 4. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Algier 4. Marts.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Kbhvn. 5. Marts. — London, Bom, ankom til Dunkerque 2. Marts. — Paris Tholander, afgik fra Methil 2. Marts, bestemt til Vejle. — Bryssel, Boeck-Hansen, ligger i Demerare.

Mercur. Berlin, Krogh, afgik fra Algier 4. Marts, best. til Stettin. — Wien, Brink, ankom til Rotterdam 5. Marts. — Roma, v. Thun, ank. til Stettin 1. Marts.

Holm & Wonslid. Anna, Hansen, ankom til Korsør 5. Marts. — Clara, Magleby, ankom til Methil 4. Marts. — Erik, Jakobsen, afgik fra Nyborg 4. Marts, best. til Methil. — Axel, Christensen, ank. til Aalborg 2. Marts. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Swansea 5. Marts. — Ulrik Holm Bennelycke, ank. til Grimsby 14. Febr. — Wilh. Colding Bjarnarson, afgik fra Novorossisk 14. Febr., best. til Svendborg. — Angantyr, Holm, ankom til Methil 5. Marts. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, afg. fra Methil 4. Marts, best. til Kbhvn. — Farmatyr, Nielsen, ankom til Swansea 28. Marts. — Josey, Damm, afgik fra Newcastle 2. Marts, best. til Savona. — Abealon, Jensen, afg. fra Newcastle 18. Febr., best. til Taranto.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Kbhvn. 2. Marts. — Freja, Henningsen, ankom til Cherbourg 2. Marts. — Tor Hørstedt, afg. fra Aalborg 5. Marts, bestemt til Kolding. — Hertha, Rasmussen, afgik fra Libau 3. Marts, bestemt til Svendborg.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness Larsen, ankom til Blyth 2. Marts.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Rotterdam 26. Febr. — Tyskland, Danstrup, ank. til St. Vincent 19. Februar.

H. Kirchner. Edison, Sørensen, afgik fra Neufahrwasser 1. Marts, best. til Greenock. — Stanton, Jørgensen, ligger i Kbhvn.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ank. til Rouen 4. Marts. — Slesvig, Svarrer, ank. til Rouen 2. Marts.

Hamlet. Herleve, Hintze, ank. til Methil 2. Marts.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Hansen, afgik fra Hull 1. Marts, best. til Aalborg. — Ella, Andersen, ankom til Lemvig 5. Marts.

Fag. Nordby, Prins Valdemar, Hansen, gik til Sø fra Kristianiafjorden 23. Februar til Melbourne. — Doris

Brodersen, Hansen, afgik fra Valparaiso 15. Februar til Punta Arenas C. R. — Havila, Duysen, ank. til Micilones 28. Februar fra Newcastle N. S. W.

Fans. Sanderho, Elisabetha, Fischer, ank. til Gibraltar 26. Februar fra Liverpool.

Renne. Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Karrebæksminde 1. Marts. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 2. Marts.

Svendborg. Capella, Hansen, ank. til Gøteborg 26. Februar. — Kruse, Larsen, ank. til Roscoff 25. Februar. — Martin, Wilde, ank. til Treguire 23. Februar. — Maagen, Jensen, ank. til Libau 23. Februar. — Cornwall, Petersen, ank. til Pilepool 25. Februar. — Marie, Skov, ank. til Fowey 27. Februar. — Ignatz Breum, Lund, ank. til Bogense 27. Februar. — Primula, Carlsen, ank. til St. Ybes 26. Februar. — Triton, Nielsen, ank. til Lissabon 28. Februar. — Christian, Jørgensen, ank. paa Horten Red 1. Marts. — Haabet, Andreasen, ank. til Newcastle 1. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Laurvig 1. Marts. — Leonhardt, Madsen, ank. til Hartlepool 1. Marts. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Höganäs 2. Marts. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Drøbak 3. Marts. — Hans Emil, Hansen, ank. til Sejbech 3. Marts. — Hansigne, Nielsen, ank. til Newcastle 4. Marts. — Saga, Clausen, ank. til Paimpol Planpazlanec 2. Marts.

Ærs. Olga, Jørgensen, ank. til Trauville 26. Februar. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. til Newport Mon 25. Februar. — Niels Juel, Christensen, ank. til St. Ybes 27. Februar. — Marie, Hermansen, ank. til Frihavnen 25. Februar. — Johanne, Østermann, ank. til St. Ybes 28. Februar. — Hosanna, Philipsen, ank. til Bogense 27. Februar. — Rotha, Hansen, ank. til Rio Grande 2. Marts. — Forening, Hansen, ank. til Sandefjord 2. Marts. — Gemma, Hansen, ank. til Carmarthen 2. Marts. — Apollo, Albertsen, ank. til Kolberg 1. Marts. — Fredensborg, Kisby, ank. til Pensacola 1. Marts. — H. C. Grube, Christensen, ank. til Maracaibo 23. Februar. — Veritas, Staugaard, ank. til St. Ybes 3. Marts. — J. Koefoed, Andersen, er ankommet til Maracaibo. — Lorenz, Levinsen, ank. til Leith 4. Marts. — Ariel, Christensen, ank. til South Alloa 4. Marts. — Malfridur, Hansen, ank. til Frihavnen 2. Marts. — Norden, Rasmussen, ank. til Tønsberg 2. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Lystønderne „Lillegrund“ og „Sejre“ samt Klokketønderne „Falske-Bolsax“ og „Odense-Fjord“ er atter udlagt paa Station. **Kattegat. Læsø V.-Kyst. Vesterø Havn.** I den nærmeste Fremtid paabegyndes en Udvidelse af Vesterø Havn, hvorfor Besejlingen af Havnen maa foregaa med Forsigtighed.

Store-Bælt. Kallundborg-Fjord. En Jagt er sunket omtrent midt i Kallundborg-Fjord, c. 1 Kml. N. for Vesterskov paa Assnæs. En Mast er 7 Fod over Vandet.

Knudshoved Mole. Taagesignalet paa Knudshoved Mole er i Uorden. Midlertidig gives intet Taagesignal.

Limfjorden. Vaar-Enge. Bagbanken for Bejstrup-Løb, paa Vaar-Enge, er væltet. Midlertidig er en Stang med Trekant paa Toppen rejst paa dens Plads.

Østersøen. Rødsand-Rende og Gjedser Havn. Fra den 1ste April 1907 er der Lodstvang for Sejladsen gennem Rødsand-Rende til forbi Kroghage og ved Indsejling i og Udsejling fra Gjedser Havn for Skibe med et Dybgaende af 11 Fod dansk (34, Decimeter) og derover, eller af en Drægtighed af 300 Brutto Register-Tons og derover.

Fra Lodstvangen er undtaget de Staten tilhørende Skibe og Færger.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholm Skærgaard. Trälhafvet. I 1907 afholdes Skydeøvelser over Trälhafvet og Västra Saxarfjärden. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Tisterön og Ekholmen, og Poster med rødt Flag er udsat langs Skydepladsen. Om Natten vises hvide Lanterner i Stedet for Flag, og Vagtfartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges. Naar der skydes, er Skydepladsen spærret.

Finland. Ålands Øer. Malgrynnan. Ved Malgrynnan med en mindste Dybde af 12 Fod, som ligger 3 Kml. VSV. fra Skälskär Fyr, er udlagt en Vager V. for og en Ø. for Grunden, begge i ca. 8 Fv. Vand. 60° 24' N. Br. 19° 29' Ø. Lgd. **Flnske Bugt. Helsingfors Distrikt. Grisholm.** Vageren S. for Grisholm, mellem Drumse og Grana, er ombyttet med en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost.

Viborg Distrikt. Halli og Syvämtala. V. for Stengrunden Halli Östra, hvorpaa en Sten er over Vandet, 1/2 Kml. S. 40° V. fra Karniemi, er i 31 Fod Vand udsat en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 36' N. Br. 28° 32' Ø. Lgd.

Ø. for 22 Fods Grunden Syvämtala Västra, 4 1/2 Kbl. VSV. for Halli Grund, er i 32 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 36' N. Br. 28° 32' Ø. Lgd.

Tyskland. Oder. Stettin. Paa Oder Ø.-Bred, tæt nedenfor Stettin, er tændt to røde, faste Ledefyr, der angiver Midten af det lige Farvand mellem Station 54, og 54, Baakerne er 37 og 26 Fod høje. 53° 28' 1" N. Br. 14° 36' 26" Ø. Lgd. og 53° 27' 57" N. Br. 14° 36' 22" Ø. Lgd.

Dammanscher Strom. I Oder, 2 Kbl. ovenfor Schanze N.-Baake, er der paa hver Bred rejst en 32 Fod høj Stang med grøn Kurv til yderligere Afmærkning af Telegrafkablet.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Adler-Grund“ atter udlagt. Tønderne ved Grunden mangler Topbetegnelse, men synes at ligge paa Plads.

Travemünde. Lübeck. Vinterafmærkningen uden for Travemünde er igen i Orden.

Kieler Fjord. I den nærmeste Tid forandres Fyrene paa følgende Lystønder i Kieler Fjord saaledes:

Den sorte Lys- og Klokketønde „Kiel 5“ skal vise hvidt To-Blink hver 7 S., Blink 1 S., Mørke 1 1/2 S., Blink 1 S., Mørke 3 1/2 S., 54° 24' 52" N. Br. 10° 13' 6" Ø. Lgd. Den sorte Lystønde „Kiel 7“ skal vise hvidt Lys med To-Formærkelser hver 8 S., Lys 3 1/2 S., Mørke 1 1/2 S., Lys 1 1/2 S., Mørke 1 1/2 S., 54° 22' 2" N. Br. 10° 10' 55" Ø. Lgd. Den sorte Lystønde „Kiel 8“ skal vise rødt Lys med To-Formærkelser hver 8 S., Lys 3 1/2 S., Mørke 1 1/2 S., Lys 1 1/2 S., Mørke 1 1/2 S., 54° 20' 57" N. Br. 10° 10' 32" Ø. Lgd.

Flensborg Fjord. I Flensborg Fjord er midlertidig udlagt 4 graa Tønder; de 3 er Spirtønder og ligger ved 5 Fv. Kurven, har rødt og hvidt Flag, den fjerde er en Spidstønde, der ligger i lægt Vand.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg. I Indløbet til Göteborg er samtlige Lystønder inddraget for Is.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordøen. Føreren af Dampskibet „Marie Menzell“ meddeler: Den 2den Marts 1907. Vrag uden Master, Skroget i Vandskorpen, 21 à 22 Kml. V. t. S. fra Lodbjerg Fyr.

Tyskland. Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde 8 i Jade atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

Alle Jade. I Jade er der inden for Tønderne AJ/1 og AJ/2 ikke under 24-Fod. Ø. for Tødelinjen AJ/E og AJ/F og Ø. for Tødelinjen J—K er der ikke under 25 Fod.

Ø. for den hvide Baaketønde Jadeplate W ligger en Teglegræftønde. 53° 50' 16" N. Br. 7° 54' 51" Ø. Lgd. Tønde I ved Lyskablet er inddraget. 53° 50' 23" N. Br. 8° 2' 20" Ø. Lgd.

Holland. Ems. Afmærkningen i Ems er upaalidelig, Tønder er bortdrevet og andre mangler Topbetegnelse.

Zeevat van Terschelling. Stortemelk. I Stortemelk er Lystønderne atter udlagt og Vintersømærkerne inddraget.

I 1907 oprettes Undervands-Taagesignaler i følgende Fyrskibe:

I Marts, i Fyrskibet „Haaks“ slaas 1 Slag paa Klokken hver 3 S.

I April, i Fyrskibet „Noord Hinder“ slaas hver 6 S. to Slag paa Klokken, Slag, Pause 2 S., Slag, Pause 4 S.

I 1908 skal Undervands-Taagesignaler oprettes i følgende Fyrskibe:

I Fyrskibene „Terschellingbank“ og „Schouwenbank“ skal hver 10 S. slaas tre Slag paa Klokken, Slag, Pause 2 S., Slag, Pause 2 S., Slag, Pause 6 S.

I Fyrskibet „Maas“ skal hver 12 S. slaas fire Slag paa Klokken, Slag, Pause 2 S., Slag, Pause 2 S., Slag, Pause 2 S., Slag, Pause 6 S.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. 1/2 Kbl. S. for Hovedet af Norddam, i Munden af Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, ligger Fyrskibet af Dampere „Berlin“ sunket med Toppen af en Mast over Vandet. Det skal afmærkes som Vrag.

Zeevat van Goeree. Aardappelengat. I Aardappelengat er sort Lystønde Nr. 3, Spidstønde Nr. 3, sort Lystønde Nr. 5 og rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 6 med Kogle inddraget, og følgende Sømærker udlagt: Stumpstønde Nr. 3i

23 Fod Vand, 51° 47' 19" N. Br. 4° 9' 49" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 5 i 16 Fod Vand, 51° 47' 31" N. Br. 4° 10' 43" Ø. Lgd. Sort Lystønde Nr. 6 i 19 Fod Vand, 51° 47' 33" N. Br. 4° 10' 51" Ø. Lgd. Rød Lystønde Nr. 3 i 23 Fod Vand, 51° 47' 10" N. Br. 4° 9' 45" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 4 er flyttet og ligger i 15 Fod Vand, 51° 47' 20" N. Br. 4° 10' 12" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 5 er flyttet og ligger i 18 Fod Vand, 51° 47' 23" N. Br. 4° 10' 40" Ø. Lgd. Dybden midt i Farvandet er 12½ Fod.

Belgien. Lods-fartøjer med Lodser til Zeebrugge ligger nu fra Zeebrugge Meridian til 4 Kml. V. for Fyrskibet "Wandelaar". De har hvidt Flag, mærket Z og Nr. paa Toppen og i Storsejlet Navnet "Zeebrugge" med et P. oven- over. Der er Lodstvang til Zeebrugge.

England. Thømsen. Fyrskibet "Kentish Knock". Sirenen i Fyrskibet "Kentish Knock" giver nu hver 30 S. Et-Stød, Stød 8 S., Pause 27 S. 51° 39' N. Br. 1° 40' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Skotland. Shetland Isles. Sumburgh Head. Den 8de April 1907 oprettes Taagesignal ved Sumburgh Head Fyr. En Sirene skal da hver 90 S. give Et-Stød af 7 S. Varighed. 59° 51' N. Br. 1° 16' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

New Brunwick. Bay of Fundy. Passamaquoddy Bay. Navy Island. St. Andrews Harbor. Ved Fyret paa Ø.-Enden af Navy Island Ø.-Barre gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas To-Slag hver 4 S. Klokken er anbragt i en hvid, firkantet Bygning paa Pierens Ø.-Ende.

St. John Harbour. Partridge Island. Den sorte Fyr- og Klokkebaad ud for Partridge Island Ø.-Side er atter udlagt og Klokketønden og Lystønden, som midlertidig laa der, ind- draget. Den viser hvidt, fast Lys.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Floden Sinnamary. Frank Guyana. Uden for Munden af Floden Sinnamary ligger 16 Fods Grænsen for den bløde Muddergrund nu c. 12 Kml. fra Land.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Golfo di Genova. Camogli. Molen ved Camogli er edelagt af en Storm og det røde, faste Fyr paa dens Hoved midlertidig slukket.

Aigler. Cap Corbelin. I 1907 tændes paa Cap Corbelin et Fyr, der viser hvidt Lys med To-Formærkelser hver 8 S. over Farvandet, undtagen fra N. 88° V. til Kysten paa Klipperne Mers-el-Farm, hvor Lyset er rødt, fast. Flammens Højde: 133 Fod. Lysevnen: 14 Kml. for det hvide Lys. Rundt, 42 Fod højt Taarn. Fyret kan brænde til Forsøg. 36° 54' 37" N. Br. 4° 25' 58" Ø. Lgd.

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

Birma. Arakan Kyst. Cheduba Strait. Den i Cheduba Strait N.-lige Indløb dannede vulkanske Ø er 19 Fod over Vandet, 1½ Kbl. lang i NNW. og SSØ. og 1 Kbl. bred. En Pæl med et Flag er anbragt paa Toppen. Dybderne uden om Øen synes uforandret. 19° 0' 5" N. Br. 93° 24' 20" Ø. Lgd.

Bay of Bengal. Arakan River. Paa Yderbarren i Arakan River er Dybden enkelte Steder aftaget indtil 2 Fod, men der er ikke under 20½ Fod Vand ved Springtids Lavvande. Ved at holde Savage Island Fyr overet med Fakir Point Flagstang i N. 3° V. kan man staa over Yderbarren i 24 Fod Lavvande. 20° 3' N. Br. 92° 54' Ø. Lgd.

Malacca Stræde. Klang Strait. Grunden i det N.-lige Ind- løb til Klang Strait er en 3¼ Fv. Klippe, der ligger 2½ Kml. N. 6° V. fra Pulo Angsa Fyr og N. 84° V. fra Pulo Besar. Grunden er c. 1 Kbl. i Udstrækning og ligger i 6 ½ Fv. Vand. 3° 13' N. Br. 101° 12' Ø. Lgd. Muligvis er der endnu mindre Vand paa Grunden.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Riouw Arkipel. Sambo. I Straat Boelan strækker Grunden, som gaar NØ. ud fra det SV. fra Mariam liggende isolerede

Rev, sig længere NØ. paa end angivet i Kortet. Ved dens Yderende er i 5 Fv. Vand udlagt en sort Stump-tønde 1° 9' 0" N. Br. 103° 54' 15" Ø. Lgd. Den hvide Spidstønde SV. for Mariam er inddraget.

Syd-Chinesiske Hav. Groot Natooen Øer. Midal. NØ. for Jacksonriffen ligger 5½ Kml. N. 72° Ø. fra Midai SØ.-Punt et 3 Kbl. langt Korallrev med 3½ Fv. Vand. 3° 0' N. Br. 107° 5' Ø. Lgd. Paa Revet c. 11 Kml. S. 5° Ø. fra Postil- lonrots er den mindste Dybde 2 Fv. 3° 11' N. Br. 107° 51' Ø. Lgd. Øen Noord Hooiberg ligger paa et stort Rev med 4 ½ Fv. Vand, der strækker sig fra Øen 3 Kml. i SV.-lig, 1 Kml. i NV.-lig, 2½ Kml. i NØ.-lig og 3½ Kml. i SØ.-lig Retning. 0½ Kml. N. 45° Ø. fra Noord Hooiberg ligger en 2½ Fv. Grund, og 1½ Kml. N. 4° V. fra samme Ø, paa Revets Yderkant, en 3½ Fv. Grund. Uden for Revet og skilt fra det med over 20 Fod Vand ligger et 3¼ Fv. Rev, 3½ Kml. S. 24° V. fra Noord Hooiberg, 3° 14' N. Br. 107° 33' Ø. Lgd., og et 4½ Fv. Rev, 3 Kml. S. 25° Ø. fra samme Ø. 3° 14' N. Br. 107° 36' Ø. Lgd.

China. Yung River. I Indløbet til Yung River har Dyb- derne forandret sig uaa meget, at det engelske Admiralty Kort Nr. 1592 ikke giver nogen sikker Vejledning. Lokal Højep bør tages. 29° 58' N. Br. 121° 44' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Den tyske Regering har udstedt Bekendtgørelse af føl- gende Indhold:

Det kan paa Grund af Manøvrer, regelmæssige Øvelser eller af andre Aarsager blive nødvendigt at forbyde Adgang til tyske Havne om Natten.

Det paalægges derfor Skibsførere at vise den største Forsigtighed, naar det paa tysk Søterritorium ses, at Søgelys er i Virksomhed, eller at der gives andre Signaler, som ikke er i Overensstemmelse med Sejlplanvisninger eller Fyrforteg- nelser. Det maa i saa Fald anbefales, naar det er muligt, at ankre til det bliver lyst, da der kan være Hindringer uden for Havnen, eller denne kan være helt spærret.

Som Signal for, at Havnen er spærret, vises fire røde Fyr lodret for hinanden fra et øjnefaldende Sted, og saa vidt muligt vil det fra Vagtskibe i Søen blive meddelt Skibe, som nærmer sig. Lodserne faar de fornødne Anvisninger.

Rettelse:

Danske Lods, sjette Udgave. 1905. Side 288. Taage- signalet ved Stevns Fyr gives hver ½ Minut med Et-Stød af c. 2 S. Varighed, saaledes som angivet i Kortene og i For- tegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer.

INDHOLD:

Lord Kelvins Azimut-Mirror. — Kjøbenhavn, d. 7. Marts 1907. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibæfterret- ninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₄	103 ¹ / ₂
Danmark.....		80	81 ¹ / ₂
Norden.....	105— ¹ / ₄	104 ³ / ₄	105
Kjøbenhavn.....	77— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	77 ¹ / ₄	77 ¹ / ₂
Carl.....	102 ¹ / ₄	102	102 ¹ / ₄
Dannebrog.....	95 ³ / ₄	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
Skjold.....	75	74 ³ / ₄	75
Urania.....	71 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	71 ¹ / ₄	71 ¹ / ₂
Union.....	79— ¹ / ₄	79 ¹ / ₄	79 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		95	95 ³ / ₄
Hejmdal.....		113	114 ³ / ₄
Østasiatiske.....	146 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Østersøen.....		84	89
Nordsøen.....		38 ¹ / ₂	43
Gorm.....		102	105
Torm.....		83	85
Inga.....		74	75
Cimbria.....		89 ¹ / ₂	94
Vesterhavet.....		111	118
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk... ..	29	29	30
Foren. Bugser-Selsk.....		67	74
Dansk-russisk Dampsk.....	113	112 ¹ / ₂	113
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101 ¹ / ₂	106
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	104
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	85 ³ / ₄	85 ¹ / ₂	85 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie..		94 ¹ / ₂	95
4 % — — 1. — ..		97	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	88 ¹ / ₄	88	88 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..		94	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	149 ¹ / ₄	149 ¹ / ₄	149 ¹ / ₂
Privatbank.....	130 ¹ / ₂ — ³ / ₄	180 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Landmandsbank.....	146 ¹ / ₂ — ³ / ₄	146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Handelsbank.....	147—148	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	125— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	124 ³ / ₄	125
Burm. & Wain.....	104 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	104 ¹ / ₄	104 ¹ / ₂
Helsingørsk Jærnsk.....		96 ¹ / ₂	98
Sukkerfabr.....	173— ¹ / ₄	173	173 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	141	141	141 ¹ / ₄

Væxselkurser d. 5. Marts 1907.

	nvista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.30	18.25
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.90	—
Wien.....	76.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Marts 1907.

Russiske Noter.....	215.25
4 % Russiske Consols.....	76.00
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	70.00
5 % Mexikanske 1899.....	102.00
5 % Rumænske Stats.....	102.30
4 % — — 1890.....	93.70

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

„Foren. Dampsk.“ 102,000, „Ny foren. Dampsk.“ 62,000, „Torm“ 2,000, „Norden“ 4,000, „Skjold“ 28,000, „Urania“ 36,000, „Dannebrog“ 16,000, „Danmark“ 16,000, „Carl“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Østas. Komp.“ 728,000, „Union“ 16,000, „Nordsøen“ 4,000, „Hejmdal“ 14,000, „Helsingør Dampskibsselskab“ 4,800.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Sinedarbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsuaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Aalborg Akvavitter.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

Frederikshavn's Skibs-Bundfarve og Emaljefabrik. Brun Patent-Kobberfarve for Træskibe. Rød, grøn og hvid Patent-Bundfarve til Lystfartøjer. Emaljeflak, hvid og andre Kulører for saavel udvendig som indvendig Lakering. A. C. Andersen. Telegr.-Adr.: „Bundfarvefabriken“. Telf. 159.

P. Schous

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

Skib til Salg.

En Galease, 27 Tons
Brutto, 21,44 Netto, saa
godt som ny efter en grund-
dig Fortørring. Sejler godt,
laster godt, bruger aldrig
Ballast. Staar paa Bedding
til frit Eftersyn paa Fjelle-
broens Plads pr. Vester
Skjærninge, ved Skibsbyg-
mester S. F. R. Hoffmann.

Thomas Møller

Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og
Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

En paalidelig erfaren Skibs-
fører søger Plads som
Fører, helst i udenrigs Fart.
Billet, mrk.: „196“, mod-
tager dette Blads Kontor.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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



Emallien
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe
Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

C. HANSEN, GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.
Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.
Blankensteiners Eftf.
Capt. Wm. Jensen.
Toldbodvej 48. København.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telf. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.
KJØBENHAVN, K.
Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Dampskibsselskabet „Dan“

Udbytte for 1906, 5 pCt. af den gamle Aktiekapital, udbetales fra og med den 22. ds. i Københavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Inga“

Udbytte for 1906, 3 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Københavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Union“

Udbytte for 1906, 3 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypothek & Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906

Dampskibsselskabet „Østersøen“

Udbytte for 1906, 5 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Københavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

Udbytte for 1906, 3 pCt. udbetales fra og med den 22. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypothek & Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.
Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 337.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.
Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Baanværdshaven ved Langøbro.
• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget benhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

**Havnearbejdernes
Andels-Losseklub**

Aarhus
paatager sig alt Losse- og Lædningsarbejde til Nutidens billigste Priser.
Erbødigt
Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasse Hus.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

SØBORG & BENTHIN,

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

N. J. Pedersen

Skibsproviantering.
73 Havnegade 73
Esbjerg.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.
Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström
Hangö, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsexpedition og
Speditionsforretning.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Emil Starck

Skibsmægler.
Åbo, Finland.
Telegr.-adr. „Starcken“.

G. C. De Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..
ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

Prøv engang ufortoldet **18 Kr.**
i Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin
anbefales til d'Hrr. **Skibskaptajner**
ALBERT B. GOHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel **Cocus** som **Hamp, Vaadtoug & Tæller**

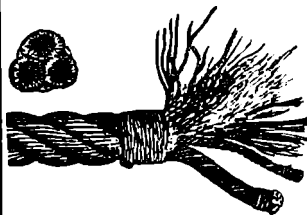
Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i **Kjøbenhavn.**

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige taare
Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse: **Holmens Kanal 22.** Telegram-Adresse: **Copenaure** Telefon-Nr. **42**

Taifuntrosser

(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443. Amaliegade 41 Kjøbenhavn K.

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

H. Steensen's

Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i **hermetisk** Pakning til

Skibsbrug

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Marts 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri

København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København

Største Flydedok i Norden.

Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.

Tør Dok 470' x 66' x 22'

3 Patent-Ophængsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.

Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1638.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.

Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.

To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

til

Bunkers og Lastrum

Telefon
5801

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Sinedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særldeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

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

F. Jepsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598.

Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Røge- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness.“

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

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.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frilhavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

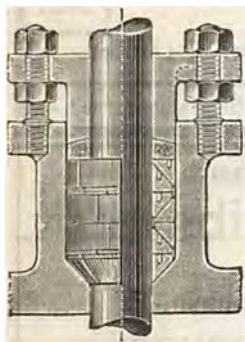
ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: •Yord. Telf. Nr. 53.

Tanke-, Beholdere
Jærkonstruktioner
Ophalerbeddinge.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: **Kjøbenhavn K.**
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. **6291**,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøje etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i **Kjøbenhavn: Amaliegade 34.**

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

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.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinge.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—14—11 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Berg & Larsen

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

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Berlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

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

Navigationsvæsnets Ordning.

Revisionen af Lovene om Navigatør- og Maskinistuddannelsen samt Søværningsloven.

Kommissionen af 11. Januar 1904 har i den forløbne Uge afsluttet sine Overvejelser og til Indenrigsministeriet indsendt en Flertals- og en Mindretals Betænkning.

Forhaabentlig vil disse Aktstykker, hvis Tilvejebringelse har udkrævet saa megen kostbar Tid og Arbejdskraft, indenfor en ikke altfor fjern Fremtid blive tilgængelige for Offentligheden, og for at lette Overblikket over de i Betænkningen nedlagte Resultater skal vi i nærværende og følgende Nummer af Bladet gengive de under 27. Oktober 1903 af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Marineministeriet*) og Indenrigsministeriet rettede Indstillinger, som blev den umiddelbare Aarsag til Nedsættelsen af den saa ofte omtalte Kommission.

Indstillingen til Marineministeriet lød saaledes:

Repræsentationen tillader sig herved, under Henvi-
ning til sin Skrivelse af 18. Juli d. A., til det høje
Ministerium at fremsende de i Ministeriets Skrivelse af
19. Juni d. A. begærede Oplysninger om, paa hvilke
Punkter den anser de nu gældende Love om Styrmands-
og Maskinisteksaminerne for mangelfulde, og hvorledes
den i Hovedtrækkene tænker sig Manglerne afhjulpet.

Som allerede fremhævet i Repræsentationens Skrivelse
til Ministeriet af 18. Maj d. A., har den store og ved-
blivende Udvikling af Skibsfarten og de i mange Hen-
seender forandrede Forhold, hvorunder denne nu arbej-
der, bevirket, at de nævnte Love paa mange Punkter
ikke er tidsvarende. Særlig Dampskibsfarten er under-
gaaet en Udvikling, der har haft til Følge, at de For-
dringer, der maa stilles til Befalingsmændene i Dampskibe
har faaet saavel et andet Omfang som delvis en anden
Karakter, end da de omtalte Love udkom. Dette gælder
dog ikke med Hensyn til Fordringerne i Navigation, for
hvilket Fags Vedkommende det, der efter de nu bestaa-
ende Regler skal læres, maa anses for at være tilstrække-
ligt saavel for Navigering af Sejlskibe som af Dampskibe,
forudsat at de tilegnes grundigt. De Fag, i hvilke der
derimod tiltrænges ændrede Regler, er følgende:

1) Søret og Handelslære. Fordringerne i Søret
til den tvungne Styrmandseksamen er under den nuvæ-
rende Ordning kun af ringe Betydning. Det maa imidler-
tid anses for absolut nødvendigt, at Nutidens Skibsfører
har langt mere Kendskab til dette Fag og til Handels-
lære; det er af stor Betydning, at han saa vidt muligt
er i Stand til at overvinde de mange Vanskeligheder,
der møder ham, naar han kommer til fremmede Havne,
særlig med Havari paa Skib eller Ladning, og til at
forstaa Betydningen af de mange forskellige Klausuler,
der forekommer i Certepartier og Konnossementer. Det
er umuligt for Skibsføreren paa forsvarlig Maade at
varetage Rederes og Assurandørers Interesser, naar han
ikke har det fornødne Kendskab til Sø- og Handelslov-
givningen, og Navigationsskolen bør derfor til de tvungne
Eksaminer give Eleven en hertil sigtende Undervisning
paa en saadan Maade, at hans Evne til at møde praktiske
Vanskeligheder og til at bedømme de forskellige Doku-
menter, der forelægges ham, udvikles. Som Forholdene
nu er, forvoldes der ofte Rederne store Tab, fordi Skibs-
førerne mangler indgaaende Kendskab til disse Forhold.

2) Dansk. Under den nuværende Ordning er For-
dringerne, der stilles til Navigations-Eleverne, langt fra
streng nok, hvilket fremgaar deraf, at talrige Skibs-
førere ikke er i Stand til at beherske Sproget i det
Omfang, som det bør fordres af Førere af Nutidens
større Skibe. Det er selvfølgelig af stor Betydning, at
saadanne Førere er i Stand til med nogenlunde Lethed
at affatte skriftlige Udarbejdelser, og det bør i hvert
Fald være Undervisningens Maal at opnaa dette.

3) Engelsk. Der stilles under den nuværende Ord-
ning ingen Fordringer i dette Fag til den tvungne Styr-
mandseksamen, hvilket er særligt iøjnefaldende, naar man
ser hen til, at der saavel til 1. som til 2. Del af Maski-
nisteksamen skal aflægges Prøve i Engelsk. Det er ind-
lysende, at Kendskab til det engelske Sprog er uund-
værligt for enhver Navigatør, saa snart han kommer uden-
for vore hjemlige Farvande, eftersom Kort og Farvands-
beskrivelser saavel som Ladnings- og Befragtningsdoku-
menter i Reglen er affattet i dette Sprog; derfor er
Kendskab til Engelsk en Nødvendighed for enhver
Skibsfører, der sejler i udenrigs Fart; uden dette kan
han ikke med Sikkerhed tage Ansvar for Skib og
Ladning. Til den tvungne Styrmandseksamen bør der
derfor stilles den Fordring, at Eleven skal have et nogen-
lunde grundigt Kendskab til det engelske Sprog

4) Matematik og Fysik. Fordringerne i disse
Fag er under den nuværende Ordning altfor smaa, be-
tydeligt mindre end til Maskinisteksaminerne. Det maa
anses for nødvendigt, at der kræves saa stort Kendskab
til ovennævnte Fag, at Navigatørerne bliver i Stand til
at forstaa og til Dels løse de forskellige matematiske og
fysiske Problemer, der forekommer i deres Virksomhed.

5) Praktisk Sømandsskab. Den stærke Ud-
vikling af Dampskibsfaaen og den samtidige Aftagen af
Sejlskibene har bevirket, at det er blevet mere og mere
vanskeligt for de unge Søfolk at faa den fornødne Ud-
dannelse i praktisk Sømandsskab, og Tiden er uden
Tvivl kommen, da dette Fag maa optages som Led i
Undervisningen paa Navigationsskolerne. Formaålet her-
med skulde i det væsentlige være at bibringe Eleverne
Kendskab til Reglerne for Tilrigning og Afrigning af
Skibe, under vanskelige Forhold at lette eller komme til
Ankers med et Skib, Manøvrering af Skib eller Baad
under vanskelige Forhold, at tage et andet Skib paa
Slæb, at rigge Nødror, Ind- og Udtagning af svære
Kolli, Stuvning og Garnering, Behandling af forskellig
Slags Ladning m. m.

Det vil af den her givne kortfattede Oversigt frem-
gaa, at det der formentlig tiltrænges, er en Ordning af
Undervisningen og Eksaminerne, der dels kan give de
Navigatører, der sejler med Nutidens større Skibe, en for
denne Virksomhed afpasset speciel Uddannelse, dels kan
bidrage til at give dem en bedre almen Uddannelse.
Det synes ganske nødvendigt, at de Mænd, der skal
overtage Posterne som Førere af saadanne Skibe, faar en
solidere og mere omfattende almen Uddannelse end den,
der nu bliver dem til Del. I den nu gældende Lov om
Eksaminer for Maskinister saavel som i de Anordninger,
der slutter sig til den, har man haft Øjet aabent for
Betydningen af den videregaaende Uddannelse, der kræves
i Nutiden, og det turde være en rimelig Fordring, at
man i saa Henseende ikke stiller mindre Krav til dem,
der skal navigere og føre Skibene.

Men naar nu Tiden saaledes har ført med sig, at
der maa stilles videregaaende Krav til de Navigatører,
der skal sejle med større Skibe, og naar Nutidens

*) Som bekendt sorterede Navigationsvæsnets endnu paa hint
Tidspunkt under Marineministeriet.

stærke Udvikling paa Teknikens Omraade mulig vil medføre, at ogsaa Fordringer i rent tekniske Fag (f. Eks. Elektroteknik) maa indføres, da synes det uomgængelig nødvendigt, at man foretager en Deling af den tvungne Styrmandseksamen. Det er klart, at den Uddannelse, der maa fordres for Navigatører i Sejlskibe og mindre Dampskibe i kortere Fart, ikke behøver i de her omtalte Fag at staa paa Højde med den ovenfor skitserede Uddannelse; det vilde være ubilligt til de Navigationselever, der ikke ønsker at uddanne sig med den større Fart for Øje, at stille lige saa vidtgaaende Fordringer, ogsaa fordi de Stillinger, de aspirerer til at opnaa, ikke er saa økonomisk gode, at det vil kunne forsvares at fordre en saadan mere kostbar og langvarig Uddannelse. Ved en Deling af den tvungne Styrmandseksamen vil man derimod opnaa at kunne afpasse Fordringerne efter den Virksomhed, som Eleven aspirerer til, saaledes at de Elever, der tænker sig at gaa i Sejlskibsfarten og den mindre Dampskibsfart, kan tage den indskrænkede Eksamen, medens de Elever, der aspirerer til den større Fart, kan tage den udvidede Eksamen. Maskinlære maatte under den antydede Ordning kun blive tvungent Fag for dem, der vil gaa i Dampskibsfart.

Repræsentationen maa, i Henhold til det her fremførte, meget tilraade, at den tvungne Styrmandseksamen deles i to Dele. Samtidig bør den nuværende Sætteskipperprøve og Fiskeskipperprøve, begge dog med nogle Ændringer, opretholdes.

Naar herefter Spørgsmaalet om Fagenes Fordeling mellem de to tvungne Styrmandseksaminer frembyder sig, da vil dettes Besvarelse jo afhænge af, hvilke Fordringer, der i Sønæringsloven vil blive opstillet for Erhvervelsen af Bevis som Skibsfører og Styrmand i forskellig Fart. Det er formentlig ikke nødvendigt her i Enkelthederne at angive, hvorledes Fordelingen rettest bør foretages. Det vil være tilstrækkeligt at fremhæve, at i Henhold til det ovenfor anførte bør en videregaaende Uddannelse i nogle af de omtalte Fag sikres alle Navigatører, altsaa erhverves ved Eksamens første Del, medens dennes anden Del bør være anlagt paa at uddanne dem, der aspirerer til Førerposter i større Damp- og Sejlskibe. Mulig bør man i Stedet herfor indrette den ene Eksamen som Styrmandseksamen, den anden som Skibsførereksamen. Særlig Vægt maatte der da, med Forholdene i vor Handelsflaade for Øje, lægges paa, at den første af Eksaminerne gav Ret til at føre mindre Sejlskibe i Fart paa Nord- og Østersøen. Men dette Spørgsmaal, der vedrører baade de her omhandlede Love og Sønæringsloven, bør, som sagt, gøres til Genstand for en nærmere Overvejelse. Hovedsagen er, at der bliver to tvungne Eksaminer med hver sin særlige Bestemmelse. Det bør i Forbindelse hermed overvejes, om der ikke bør aabnes Adgang til en videregaaende frivillig Uddannelse for de Navigatører, der maatte ønske en saadan.

Naar Eksamen saaledes deles i to Dele, vil det efter Repræsentationens Mening være rigtigt, at der fordres en vis Søfart som Styrmand mellem første og anden Del. Der vil derved gives den unge Styrmand, der har bestaaet første Del, Adgang til snarest herefter i Praksis at anvende de Kundskaber, han har erhvervet sig, i Stedet for at de, der tager den udvidede Styrmandseksamen, nu som Regel først kommer til at fare som Styrmand længe efter, at de har taget første Del. Ligeledes maa det anses for uheldigt, at de unge Sømænd i Følge § 4 i den nu gældende Lov om Styrmandseksamen kan indstilles til Styrmandseksamen, naar de har sejlet til Søs i 3 Aar efter deres fyldte 14. Aar eller i 2 Aar efter deres fyldte 17. Aar, hvorimod de i Følge § 11 Pkt. a i Sønæringsloven ikke kan faa Bevis som Styrmand, før de efter deres fyldte 14. Aar har faret til Søs og forrettet Sømændstjeneste i mindst 5 Aar. Dette har bl. a. til Følge, at mange unge Sømænd bliver nødsaget

til at sejle som Matroser i et Par Aars Tid efter at have absolveret Styrmandseksamen, hvorved de udsættes for at glemme det lærte, før de faar Løjlighed til at anvende det i Praksis. Det maa derfor anses for i høj Grad ønskeligt, at dette Forhold forandres derhen, at en Sømand ikke kan optages paa Navigationsskolen eller indstilles til Styrmandseksaminerne, forinden han har den Søfart, der er nødvendig for Erhvervelsen af Bevis som Styrmand.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, d. 14. Marts 1907.

Offentlige Stationer for traadløs Telegrafering. Fra Esbjerg skrives til os d. 12. ds.:

Hr. Redaktør! Af Deres ærede Blad for d. 7. ds. ser jeg, at D. F. D. S. har ansøgt Regeringen om at faa oprettet offentlige Stationer for traadløs Telegrafering i Skagen og Kjøbenhavn, idet man gør gældende, at der ingen Stationer findes nærmere end Hamburg, Bremen eller England.

Vær saa god igennem Deres ærede Blad at gøre D. F. D. S. saa vel som ogsaa Almenheden bekendt med, at vi har her i Nærheden ikke mindre end 3 „traadløse“ Anlæg: „Horns Rev“, „Vyl“ og „Blaavandshuk“, hvoraf det ene, Blaavandshuk Fyr, jo er en Landstation, som altid kan forudsættes at være i Orden, og som formentlig maa kunne bruges, indtil der oprettes en Station her i selve Esbjerg, hvilket kun maa være et Tids-spørgsmaal.

Der er jo den Mærkelighed ved disse Anlæg, at de ikke maa benyttes af Offentligheden. De er vel anlagt for Redningsvæsnets Skyld, og har vist sig i den Henseende at gøre overordentlig stor Nytte, men jeg kan ikke indse, hvad der skulde være til Hinder for, at de aabnedes for offentlig Korrespondance, saa at de kunde komme Skibsfarten i Almindelighed og særligt Fiskeriet til Gode, lige som dette ofte vilde kunne være af den allerstørste Betydning for Assurance-Selskaberne.

Jeg har paa disses Vegne, for saa vidt jeg har den Ære at repræsentere dem, flere Gange forsøgt at faa Sagen gennemført, men desværre uden Resultat; vel har jeg ved Ministeriets Velvilje faaet Adgang til at blive bekendt med Indholdet af de Telegrammer, der kommer fra Fyrskibene om Søulykker, men det er dog ikke det samme, som naar Telegrafan kan benyttes til al Korrespondance.

Det skulde glæde mig meget, kunde D. F. D. S.'s Andragende og denne Paatale, gøre lidt til, at det i Reglen godt fungerende System paa Fyrskibene og Blaavand kunde komme Almenheden mere til Nytte.

C. Breinholt,

Konsul, Lloyd's Agent i Esbjerg.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Ærø afholdt d. 7. ds. Generalforsamling i Marstal. De to afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Skibsrederne B. B. Friis, Marstal, og J. C. Jensen, Ærøskjøbing, genvalgte, og i Stedet for afdøde Skibsreder Olaf Petersen valgtes Skibsreder J. C. Carlsen.

Til at deltage i Ulykkesforsikringsforeningens Generalforsamling i Kjøbenhavn valgtes Kredsstyrelsen og som Repræsentanter for Afdelingen for mindre Skibe Kaptajn Johan Albertsen og Mægler Alb. E. Boye.

I Anledning af Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der afholdes i Marstal i den kommende Sommer blev nedsat et Festudvalg.

Sekretæren i Hovedforeningen, Direktør L. Drechsel, som paa dennes Vegne var kommet til Stede ved

Generalforsamlingen, gav sluttelig en Række Meddelelser om Hovedforeningens Virksomhed og forskellige andre Skibsfarten vedrørende Forhold, hvis Hovedindhold vil være Bladets Læsere bekendt fra Referatet af Generalforsamlingen i Kredsafdelingen for Fyn i „Dansk Søfartstidende“ af 28. Februar.

De norske Sejlskibsredere. Kristiania, d. 9. Marts. Paa et af Bestyrelsen for Norsk Sejlskibsrederforening afholdt Møde refereredes Resultatet af det nylig afholdte Sejlskibsredermøde i Kjøbenhavn. Der vedtoges Minimalfragter for: 1. Trælast fra Sverrig, Finland og Hvidehavet til United Kingdom, Frankrig, Tyskland, Holland, Belgien, Spanien og Portugal. 2. Trælast fra Norge eller Vest-Sverrig til Island og Færøerne. 3. Salt. 4. Granit. 5. Oljekager. 6. China-Clay. 7. Korn fra Danmark. 8. Korn (Havre) fra Finland. 9. Tjære. 10. Kis. 11. Træmasse, alt i det væsentlige i Overensstemmelse med de af Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund vedtagne Minimalfragter.

Svensk Eksport til Østasien. Bankdirektør Wallenberg, Stockholm, der nylig er vendt tilbage fra Østasien, har i Følge „Polit.“ i et Interview udtalt, at Sverrig bør søge at oparbejde en Eksport til Østasien og oprette direkte Dampskibsforbindelse. Han anbefaler endvidere Samarbejde med det danske østasiatiske Kompagni. Et Samarbejde mellem Danmark og Sverrig paa dette Omraade vilde efter hans Mening være meget formaalstjenligt, og de to Landes Eksportartikler var saa forskelligartet, at man ikke behøvede at nære Frygt for illoyal Konkurrence. Det var Bankdirektørens Haab, at den for en væsentlig Del kunstigt tilvejebragte Animositet mellem Danmark og Sverrig ikke maatte lægge Hindringer i Vejen for Samarbejde i praktiske Spørgsmaal.

Skibsfarten paa Reval. Reval, den 9. Marts. (Ritz. Bur.). Isbryderen „Jermak“ har nu bragt alle de af Isen indesluttede Dampere fri. Flere af dem er beskadiget. Sejladsen vil rimeligvis nu igen blive regelmæssig.

Redningsvæsnet. Efter sikkert Forlydende i „Thisted Amtstidende“ har Marineministeriet nedsat en Kommission til Undersøgelse af, hvad der kan gøres for at indskrænke unødvendig Alarmering af Redningsvæsnet. Kommissionen bestaar af Kaptajn i Marinen Ryder, Bestyrer af det nørrejydske Redningsvæsen Konsul Andersen, Lemvig, Lærer Munch Poulsen, Vørupør, og P. Møllerup, Harboøre. Kommissionen vil i den nærmeste Fremtid samles i Lemvig.

Af de Carlske Dampskibsselskaber giver Carl 6 pCt., Skjold 3 pCt. og Gorm 7 pCt. i Udbytte for 1906.

Sejladsen paa Grønland. P Aaret 1907 vil følgende Skibe afgaa til Grønland: „Nordlyset“ 17. Marts (Frederikshaab), „Ceres“ 24. Marts (Godthaab), „Hans Egede“ 3. April (Godthaab og Holstensborg m. m.), „Knut Skaaluren“ 9. April (Sukkertoppen og Holstensborg), „Godthaab“ 21. April (Frederikshaab), „Thorvaldsen“ 12. Maj (Upørnivik og Prøven), „Hans Egede“ c. 20. Maj (Egedesminde og Godhavn m. m.), „Knut Skaaluren“ c. 25. Maj (Egedesminde, Godhavn m. m.), „Hans Egede“ medio Juli (Umanak), „Knut Skaaluren“ ultimo August (Julianehaab), „Hans Egede“ ultimo August (Julianehaab og Godthaab). „Ceres“ og „Nordlyset“ udfører anden Rejse (henholdsvis til Ritenbenk og Jakobs-havn) efter Hjemkomsten fra første Rejse. Sidste Indleveringsfrist for Breve er 1—2 Dage før de respektive Skibes Afgang.

Rettelse. I „Dansk Søfartstidende“ af 7. Marts Pag. 103 er i en Meddelelse om Helsingørs Jærnskibs og Maskinbyggeri Værftets Netto Fortjeneste i den forløbne Aarrække ved en beklagelig Trykfejl angivet til 23³/₄ Mill. Kr. i Stedet for 3³/₄ Mill.

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

Østasiatisk Kompagni.

Af den nu udkomne Beretning med Regnskab for 1906 hidsætter vi følgende:

Aaret kan betegnes som særdeles godt saa vel med Hensyn til Fortjenesten som til Selskabets yderligere Konsolidering og Udvikling i de forskellige Grene af dets Virksomhed, ligesom der har været normal Fremgang saa vel i Vareomsætningen som i den almindelige Skibsfart, samtidig med at flere ny Omraader er draget ind under Kompagniets Virkefelt.

Selskabets Flaade og Tilgangen af ny Skibe er holdt i Skridt med denne Fremgang, og som Følge af den stigende Trafik og de i Foraaret 1906 stedfundne Troppe-transporter fra Wladiwostock til Sortehavet for den russiske Regerings Regning har Skibsfarts-Afdelingen haft et livligt Aar. Paa Grund af de Fordringer, der herved stilledes til Selskabets Flaade, har en Del Dampere været fragtet fra andre Rederier.

Af de i forrige Aarsberetning omtalte, bestilte Dampere har A/S. Burmeister & Wain afleveret „Tranquebar“ og „Nikobar“, som er sat i Fart paa Østasien, henholdsvis i Juni og Juli. Ligeledes er fra A/S. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft Dampere „Asdang“ afleveret i Maj og indsat i Ruten paa Malakkakysten. I Aarets Løb er der yderligere bestilt 5 Dampere hos A/S. Burmeister & Wain til Aflevering i Foraaret 1907 samt en mindre Damper hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft til Fart paa Malakkakysten. Af de først-

nævnte 5 Dampere er de 3 bestemt for den vestindiske Rute i Stedet for Damperne „St. Thomas“, „St. Jan“ og „St. Croix“, som i Følge Overenskomst med Hamburg—Amerika Linjen overtages af dette Selskab, efterhaanden som de ny afliveres. Disse bygges med Henblik paa forøget Vareomsætning. De andre to Dampere er for Linjen Evropa—Siam—Java, hvilket sidste Land Kompagniet i det forløbne Aar har indlemmet i sit Virkefelt.

Om Bord i Damperen „Nikobar“ udbrød der Ild paa dens første Hjemrejse i Nærheden af Aden, hvor den kom ind ved Assistance og underkastedes en foreløbig Reparation for at kunne gaa til Kjøbenhavn. Forskibet med den deri værende Ladning blev stærkt beskadiget, men saa vel Skib som Ladning var assureret.

Ved Bangkok-Filialen har Tilførslen af Raatræ fra Skovene paa Grund af Vandforholdene været mindre end i de to foregaaende Aar. Derimod har saa vel Eksporten som Importen og Rutearten paa Malakkakysten betydelige Fremskridt at opvise. Paa Malakkakysten er der af den siamesiske Regering givet Kompagniet Tilladelse til udstrakt Skovdrift, og til rationel Udnyttelse heraf oprettes ved Stationen Bandon en Savmølle, som kan begynde Driften i April 1907; heraf forventes gode Resultater.

Singapore-Filialen har været i god Fremgang, den derunder hørende Gummiplantage i Johore, stor c. 1,850 Tdr. Land, som er erhvervet paa gunstige Betingelser, har givet et for Fremtiden lovende Resultat; kun 150 Tdr. Land var beplantet, hvorimod der nu er taget kraftigt fat paa fuld Udnyttelse af hele Arealet.

I Shanghai, Wladiwostock og Nikolajewsk varetager Kompagniet sine Interesser ved egne Agenturer.

Paa St. Thomas gør Kulforretningerne gode Fremskridt, idet fremmede Dampere søger dertil i stigende Antal for Kulforsyning.

I Sydafrika har Handelen endnu ikke taget det efter Krigen forventede Opsving.

Kompagniets ny Kontorbygning ventes færdig til Indflytning til Efteraaret 1907.

Med Henblik paa Kompagniets tiltagende oversøiske Handel med Cement og Vanskeligheden ved at faa de stigende Krav tilfredsstillet gennem de danske Fabrikker, har Kompagniet i Slutningen af Aaret foretaget Køb af kalk- og lerholdige Arealer ved Nørresundby, hvor det nu opretter en Cementfabrik under Navn af „Aktieselskabet Nørresundby Portland Cementfabrik“, som ventes færdig i Slutningen af 1907.

I September forhøjedes Aktiekapitalen med 5 Mill. Kr. til 15 Mill. Kr. Disse 5 Mill. Kr. ny Aktier deltager i Udbyttet fra og med 1907. Af de i 1906 indbetalte Rater er der svaret 5 pCt. Rente. Det ved Emmissionen ud over Pari-Kursen indvundne Beløb er henlagt ekstraordinært til Reservefonden.

Af Driften er der som sædvanlig afholdt alle Udgifter, herunder Klassifikationer, Vedligeholdelser, Reparationer etc., hvorefter der bliver et Netto Overskud paa Kr. 2,995,809.95.

Til Afskrivning paa Damperne (5 pCt. af deres oprindelige Værdi), paa Ejendomme, Inventar etc. benyttes Kr. 737,246.48, saaledes at der bliver Kr. 2,258,563.47 til Dividende, Tantiemer, Reservefond samt en ekstra Bonus paa 3 pCt., hvilken bringer Gennemsnits Udbyttet for de forløbne 10 Driftsaar op paa godt 8 pCt. p. A.

Indtægten fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen	Kr. 1,026,583.29
Brutto Avance paa Damperne	— 7,458,898.01
Avance hos Filialerne	— 864,331.45
Udbytte i fremmede Selskaber	— 68,945.39
Overført fra forrige Aar	— 490,687.15

Kr. 9,909,445.29

Herfra gaar:

Administrationsudgifter ved Hovedkontoret og Filialerne	Kr. 560,145.85
Dampernes Udgifter	— 6,176,312.33
Rente Konto	— 177,177.16
Afskrivninger	— 737,246.48
	<hr/>
	Kr. 7,650,881.82
	<hr/>
	Kr. 2,258,563.47,

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med Regnskabet, hvorefter Aktionærerne erholder 11 pCt., til Reservefonden henlægges Kr. 500,000, samt ekstraordinært Kr. 1,100,000, saaledes at denne nu udgør Kr. 3,350,000, Til Tantiemer til Bestyrelse, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 228,217.74, medens Kr. 430,345.73 overføres til næste Aar.

Kompagniets Status ultimo 1906.

Aktiver.

Teak- og Varelager i Kjøbenhavn	Kr. 943,429.54
— — — i div. europæiske Havne	— 569,566.31
Skibenes bogførte Værdi	— 10,022,958.39
(Kystdamperne er opført under Filialerne, i hvis Regnskab ogsaa de aarlige Afskrivninger finder Sted.)	
Lægttermateriel	— 500,000.00
Udbetalt å Konto paa Nybygninger	— 51,311.12
Skibenes løbende Rejser	— 160,224.76
Kasse Konto	— 9,516.30
Diverse Debitorer	— 4,443,896.47
Filialerne og Agenturerne	— 5,086,462.64
Tilgodehavende i Landmandsbanken ..	— 4,860,138.30
Kontorbygningen i Frihavnen og Inventar	— 114,508.88
Udbetalt å Konto paa Ejendommen paa Gl. Holm	— 452,818.52
Kapital i fremmede Selskaber	— 2,202,056.03
Veksel-Beholdning	— 1,004,958.60
	<hr/>
	Kr. 30,421,845.86

Passiver.

Kapital Konto	Kr. 15,000,000.00
Partialobligationer	Kr. 5,000,000
÷ udtrukken pr. $\frac{1}{10}$ 1906	— 250,000
	<hr/>
	— 4,750,000.00
Rente Konti 1907:	
3 Mndr. Rente af Kr. 4,750,000	— 59,375.00
Agio Fond	— 90,000.00
Akcepterede Veksler	— 737,570.31
Reservefonds Konto	Kr. 1,750,000
henlagt ekstraordinært — 1,100,000	
— for 1906	— 500,000
	<hr/>
	— 3,350,000.00
Udbytte for 1906	— 1,100,000.00
Tantiemer	— 228,217.74
Diverse Kreditorer	— 4,481,978.04
Gevinst og Tabs Konto	— 430,345.73
Prioritetslaan i Ejendommen paa Gl. Holm	— 194,359.04
	<hr/>
	Kr. 30,421,845.86

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ^{6/1907}, afsagt d. 8. Marts 1907. Rederiet for Dampskibet „Fremad“ af Drammen mod Firmaet C. S. Borch i Kolding.

Citantens Dampskib „Fremad“, der af Indstævnte, Firmaet C. S. Borch i Kolding, var befragtet til at bringe en Ladning Kul til Kolding, afgik fra Methil d. 13. Oktober f. A. med en til Indstævnte bestemt Ladning af 543 Tons Kul. Det ankom til Kolding Onsdag d. 17. Oktober om Formiddagen og gav herom Underretning til Citanten inden Kl. 12 Middag, fra hvilket Tidspunkt Liggedagene derfor i Henhold til Certepartiet begyndte at løbe. Da der skulde losses 250 Tons pr. Dag, vilde Liggedagene normalt være udløben Fredag d. 19. om Eftermiddagen, men Losningen endte imidlertid først Lørdag d. 20. Kl. 6 Eftermiddag.

Ved Stævning af 12. Januar d. A. til Sø- og Handelsretten som vedtaget Værneting har „Fremad“s Rederi derefter søgt Indstævnte til Betaling for 1 Overliggedag 10 £ med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte, der har paastaet sig frifunden, subsidiært mod Betaling af Godtgørelse for $\frac{1}{6}$ Dag £ 1.13.4 med Tillæg af Sagens Omkostninger, har gjort gældende, at der for Losningens Tilendebning i rette Tid har foreligget saadanne Hindringer, som i Følge Certepartiets Bestemmelser maa fritage ham for Anavar. Certepartiet indeholder nemlig den Klausul, at „i Tilfælde af Strjke, Lock-out, borgerlige Uroligheder, ulykkelige Hændelser eller hvilke som helst andre Omstændigheder, hvorover Modtageren ikke er Herre, men som vilde forhindre eller forsinke Losningen, skal den Tid, i hvilken saadant varer, ikke regnes, med mindre Overliggedagene allerede er begyndt“, og Indstævnte formener nu, at denne Bestemmelse maa fritage ham for Ansvar, idet al brugbar Arbejdskraft i Byen ved Skibets Ankomst var optagen paa anden Maade. Det er i saa Henseende oplyst, at der den foregaaende Dag var ankommet to store Dampskibe, hvis Losning lagde Beslag paa en for Byen usædvanlig stor Arbejdsstyrke, 127 Mand, og at Indstævnte fra Onsdag Morgen og hele denne Dag havde gjort forgæves Anstrængelser, bl. a. ved at sende cyclende Bud ud i Byen, for at samle Mandskab til Losningen, men at det først Torsdag Morgen var lykkedes at samle saa mange — 5 Mand — at Losningen kunde paabegyndes ved en af Lugerne, og først senere, Kl. 2—3 om Eftermiddagen, saa mange, at den kunde fremmes med fuld Kraft.

Selv om det nu ogsaa maa betragtes som godtgjort, at det ikke har været muligt i Løbet af Onsdagen og Torsdagen fra selve Kolding By at skaffe brugbart Mandskab til Losningen tidligere end sket, vil dette dog ikke kunne fritage Indstævnte for Ansvar for den skete Forsinkelse. Certepartiets Bestemmelse om „Omstændigheder, hvorover Modtageren ikke er Herre“, findes ikke anvendelig i nærværende Tilfælde, hvor Indstævnte ved i Tide at træffe de fornødne Dispositioner, maa antages med Lethed at have kunnet sikre sig det fornødne Lossemandskab, enten fra Kolding eller andet Steds fra. Indstævnte har erkendt at have vidst Besked med, at Skibet d. 13. Oktober var afgaaet fra Methil. Citantens Paastand vil herefter være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 33 Kr. 99 Øre.

Dom i S. S. Nr. ^{18/1907}, afsagt d. 20. Februar 1907. Tiltalte A. E. M., der d. 8. August f. A. var udmønstret med S/S. „United States“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, gik i Land d. 26. s. M. i New York med Landlov, men med Paalæg om at være tilbage næste Morgen, og bestemte sig derefter til at blive borte fra Skibet for at faa bedre lønnet Arbejde i Land. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage.

Dom i S. S. Nr. ^{19/1907}, afsagt d. 20. Februar 1907. Tiltalte W. P. H., der d. 9. Februar d. A. var udmønstret paa ubestemt Tid med S/S. „Polarstjernen“ som Fyrbøder, fik d. 10. s. M. Landlov i Kiel med Paalæg om at være tilbage næste Morgen, men blev lidt beruset og besluttede sig til at rømme, til Dels fordi han frygtede for at gaa med paa en forestaaende Rejse til Sydamerika. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage.

Tysk Sørretssag.

Ved Sørretten i Hamburg behandledes i Følge „Hamb. Corr.“ d. 6. ds. en Sammenstødssag mellem Hamburg-Amerika Linjens Damper „Rapallo“, Kapt. Meggersee, og den 3-m Skonnert „Thekla“, Kapt. Fabricius, af Marstal.

Kollisionen fandt Sted d. 1. Marts d. A. ved Middagstid i tæt Taage ikke langt fra Dungeness. „Thekla“ blev ramt paa Styrbords Side og blev haardt beskadiget medens „Rapallo“ fik nogen Skade i Boven. „Thekla“s Mandskab blev reddet og landsat i Hamburg af „Rapallo“ medens „Thekla“, der var paa Rejse fra Kristiania til Cherbourg med Is, senere er bleven indslæbt til Dover af Slæbedamperen „Athlet“. „Rapallo“ befandt sig paa Rejse fra Baltimore til Hamburg.

Kapt. Meggersee forklarede, at han ved den paagældende Lejlighed befandt sig paa Broen med 1. og 3. Styrmand. Kl. 10 om Morgenen d. 1. Marts var der indtraadt Taage; noget efter klarede det op, men senere blev det taaget igen. Der blev givet Taagesignal, og Maskinen havde Ordre til at holde sig klar til Manøvre. Kl. 12,20 Eftermiddag, da Taagen igen var meget tæt, hørtes Taagesignal, 2 Toner fra en for Bagbords Hals liggende Sejler. Maskinen blev straks stoppet og derefter slaaet Bak, og da Sejleren kom i Sigte forude om Styrbord, blev Roret lagt Styrbord. Vinden var SØ. flov og „Rapallo“ styrede ØNØ. $\frac{1}{2}$ Ø., medens „Thekla“ styrede omtrent VSV. efter Kompasset. Kort efter at Sejleren var kommen i Sigte fandt Kollisionen Sted.

Dommeren foreholdt Kaptajnen det forkerte, i at han ikke havde sagtnet Farten paa Grund af Taagen, men Kaptajnen hævdede, at han ikke havde anset Taagen for at være saa tæt, som den virkelig var, og desuden troede han ogsaa at have bedre Magt over Skibet, naar det gjorde Fart. Første Styrmand paa „Rapallo“ forklarede, at han havde hørt „Thekla“s Taagesignal to Gange, første Gang kun utydeligt, og kort derefter var Skibet kommet i Sigte.

Kapt. Fabricius fra „Thekla“ forklarede, at han var ved at spise til Middag og kom op paa Dækket i Kollisionsøjeblikket. Styrmand Pedersen, der havde Vagt da Kollisionen fandt Sted, forklarede, at „Thekla“ havde afgivet Taagesignal og holdt sin Kurs.

Rigskommissæren gjorde gældende, at Aarsagen til Sammenstødet maatte være den, at „Rapallo“ ikke havde taget Hensyn til Søvejsreglernes Art. 16 om moderat Fart og heller ikke straks havde stoppet Maskinen, da „Thekla“s Taagesignal hørtes. Rigskommissæren nedlagde sluttelig Paastand om at fratage Kaptajn Meggersee Patent som Skibsfører.

Sørretten udtalte følgende Kendelse:

Sammenstødet mellem Hamburger Damperen „Rapallo“ og den danske 3m. Skonnert „Thekla“, som fandt Sted d. 1. Marts d. A. i Kanalen skyldes Kapt. Meggersee paa Damperen, idet han har gaaet „fuld Kraft“ i tæt Taage. „Thekla“ bærer ingen Del i Skylden for Sammenstødet. Dog findes der ikke at være tilstrækkelig Grund til at fratage Kapt. Meggersee Patent som Skibsfører.

Skibsbygning i England.

(Beretning fra Konsulatet i Newcastle on Tyne, dat. 5. Januar 1907.)

Imod alles Forventning har Skibsbygningsindustrien i det forløbne Aar været særdeles aktiv. Aaret 1905 resulterede i en Rekord, hvorfor man ikke uden Grund nærrede nogen Ængstelse for det forløbne Aar, idet man mente, at Produktionen som en naturlig Reaktion vilde formindskes, og denne Ængstelse blev endnu mere bestyrket af den nedtrykte Tilstand i Fragtmarkedet i de første Maaneder af Aaret. Et betydeligt Antal Ordre var imidlertid indgivet henimod Slutningen af Aaret 1905 til Levering i Løbet af den kommende Sommer og Efteraaret, og derved holdtes Værfterne beskæftiget hele Aaret. De sidste Maaneder af 1906 kontraheredes der atter for betydelig Tonnage som Følge af den livlige Stemning i Jærindustrien af Frygt for højere Priser i Staal. Det ny Aar begynder derfor med fuld Beskæftigelse paa de fleste N. Ø.-Kyst Værfter, og enkelte Firmaer paa Tynen og Wear er fuldt engageret til Udgangen af 1907.

Sammenlignet med Slutningen af 1905 viser Priserne paa en 6—7,000 Tons Damper en Stigning af 7—8 pCt. ved Udgangen af 1906.

Som det sædvanligt gaar, har det, man ikke ventede, netop fundet Sted. Det forløbne Aar har ikke alene været godt, men har bragt en ualmindelig stor Tonnage i Vandet, og har sat en Rekord, som man længe vil huske. For første Gang i Skibsbygnings Historie andrager Total-Tonnagen for England, Skotland og Irlands Vedkommende det betydelige Tal 2,000,000 Tons, og har derfor slaaet sidste Aars Produktion med næsten 200,000 Tons, hvilket ikke alene viser Værfternes Travlhed, men ogsaa deres forbausende Ydeevne.

Konkurrencen med Udlandet er haard i mange Fag, men i Skibs- og Maskinbygningen har den endnu kun ringe Betydning. Værfterne har i Aarenes Løb udvidet deres Arealer og Værksteder, og skønt Konjunkturerne fra Aar til Aar uundgaeligt svinger, har der ikke desto mindre været et sikkert og vedblivende Fremskridt.

Som en naturlig Tingenes Orden vil dette Aars Produktionstal vel næppe i nogen Tid naas igen, thi den forventede Reaktion maa komme tidligere eller senere, men det Faktum er fastslaaet, at „The United Kingdom“ nu evner at producere 2,000,000 Tons aarligt, og set fra den Side maa Aaret 1906 betragtes som et stort Aar for Skibsbygning.

Tendensen til stædse at bygge større og større Skibe har været Aarets særlige Kendemærke. Man maa da nævne de to Mammut Passager-Fartøjer „Lusitania“ og „Mauretania“, begge bygget for Cunard Kompagniets Regning, den første paa Clyden, den anden paa Tynen, begge paa 33,000 Tons og 70,000 H. K., altsaa Verdens største Skibe.

Med Hensyn til Lastefartøjer er Aarets Standard-Størrelse 6—7,000 Tons, kun faa større end 7,000.

Aaret har set store Fremskridt i Anvendelsen af Turbine-Maskinen, næsten alle nybyggede hurtige Passagerdampere saavel som Krigsskibe forsynes med denne, saaledes de to store Cunard-Dampere, hvis Prøvefart man imødeser med stor Spænding. Opfinderen af Damp-turbinen er en Newcastle-Ingeniør, Mr. H. C. Parsons, der forestaar Turbine-Maskinbyggeriet her paa Tynen.

Paa Tynen er der endvidere i Aar dannet et Kompagni med den Hensigt at anvende Gas-Suge-Maskiner i Dampere; et Fartøj med Gas som Drivkraft er nu under Bygning paa Tynen. Palmer Shipbuilding Comp. bygger ligeledes et mindre Fartøj til eget Brug, udstyret med Gasmaskine, og Resultaterne af Forsøgene med dette Fartøj forventes at ville spille en stor Rolle med Hensyn til Gas som Drivkraft for Fremtiden i mederne

Skibe. Det samme Fartøj er desuden mærkeligt derved, at det bygges efter det ny Monitor Princip, hvis Patentering ogsaa er et af Aarets Særmærker.

Monitor Principet er en lokal Opfindelse, bestaaende i Furer langs Skibets Sider under Vandlinjen. Disse Furer har til Følge, at Bølgeformationen formindskes og andre tekniske Fordele opnaas, hvorved en Kraftbesparelse af c. 10 pCt. indvindes. Selve Monitor-Skibets Form er ikke uligt Turretdecks-skibenes, men det udmærker sig fremfor disse ved bredere Dæk og stærkere Sider.

Palmers ny Fartøj vil uden Tvivl vise, i hvor vidt Omfang disse Furer opfylder de sagkyndiges Forventninger.

Det tør vel anses for givet, at man i Skibskonstruktion endnu ikke har opnaaet Fuldkommenhed; Meningerne om Monitor-Opfindelsen er delte, men flere fremragende sagkyndige har udtalt sig anerkendende og optimistisk derom.

Nedenstaaende Tabel vil vise, at N. Ø.-England nu producerer næsten det dobbelte af Clydens Produktion.

Tynen	152 Skibe	418,466 Tons
Wear	99 —	343,409 —
Hartlepool.....	44 —	163,685 —
Blyth.....	8 —	8,496 —
Tees	45 —	154,424 —

Tilsammen... 348 Skibe 1,088,480 Tons
mod Clydens 374 Skibe 601,658 Tons

Clyden, som hidtil har været anset for Hovedpladsen for Skibsbygning, har altsaa maattet vige Pladsen for N. Ø.-England. For første Gang har Tynen produceret over 400,000 Tons, et Tal, som for ikke saa mange Aar siden ikke vilde have gjort Clyden til Skamme.

Først i Rækken blandt Tynens Værfter, og samtidig først i Riget, og for den Sags Skyld ogsaa først i Verden, staar Messrs. Swan Hunter & Wigham, Richardson, Vinderen af Aarets „Blue Ribbon“, fra hvis Værfter i Wallsend og Walker ikke mindre end 25 Skibe med 126,926 Tons er sat i Vandet. Ingen Skibsbyggere har hidtil kunnet præstere en lignende Tonnage. Blandt de hos dette Firma byggede Skibe er Cunarderens „Mauretania“.

Først blandt Sunderlands Skibsbyggere staar Messrs. Wm. Doxford & Co. med 25 Skibe og 106,058 Tons, alle Turretdeckbaade, som dette Firma har gjort til sin Specialitet. Den nyeste Type af Turretdeckbaaden, den saakaldte „Clear Hold“ uden Tværbjælker, har spillet en fremragende Rolle i Produktionen hos Doxford.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser er det ikke store Forandringer, der har fundet Sted paa Fragtmarkedet. Undertonen synes at være god og sund de fleste Steder, og dersom blot et eller to af de ledende Markeder vilde udfolde rigtigt Liv, skulde det nok faa en gavnlig Indflydelse paa Markedet i al Almindelighed. Om faa Uger vil allerede Østersøen og Kanada saa smaat begynde at faa Brug for Dampere, senere hen ogsaa Hvidehavet, og dette skulde i væsentlig Grad bidrage til navnlig at stimulere saadanne Markeder som Middelhavet og Sortehavet. Det sidstnævnte ligger stadig meget mat, og Raten fra Odessa eller Nikolajeff for større Baade til London eller Rotterdam er efterhaanden gaaet ned til 6/6 à 6/9 for Korn, medens der for Erts fra Nikolajeff til Rotterdam sluttedes til 7/ imod 7/9 Ugen forud.

Sulina er meget stille, og der er intet Begær for Marts Tonnage, men pr. April fandt et Par Afslutninger Sted til 8/ L. H. A. R. Fra Donauen sluttedes lidt pr. f. o. w. til 9/3 L. H. A. R., 9/9 Hamburg. Azoff noterer nominelt 9/3 „any“ pr. aabne Vande.

Det østlige Marked har fragtet livligere, og Tendsen er fast. Bombay noterer 15/9 til udsøgt Havn pr. Marts, medens der efter Dødvægt Basis betaltes 20/ til to Havne, samme Position, 19/ pr. April. Kurrachee er mere stille og noterer 15/9 til én Lossehavn pr. Marts/April. Rispladserne har fragtet mindre, men Raterne er hævede paa Basis af omkring 23/6 à 24/ O. C. pr. Marts/April. En 8,000 Tons Baad pr. April sluttede fra Rangoon til Hamburg til 22/6 for rensat Ris.

Middelhavet fragtede ikke saa lidt, men Raterne er meget tarvelige, grundet paa det store Udbud af Tonnage. Frem for at acceptere de usle Rater fra Middelhavet eller Sortehavet returnerede igen ikke faa Baade i Ballast til England. Bilbao Fragterne er betydelig bedre, og der betaltes sidst 4/6 à 4/7½ Middlebro, 4/3 Newport, 5/6 Maryport.

Nordamerika er fast men ikke videre livlig pr. Marts, idet Befragterne saa vidt muligt vægrer sig ved at betale Redernes Forlangende. For Korn betaltes 2/8¼ Baltimore/Bayonne, 2/2¼ Hull, og for Bomuld 25/ Wilmington/Bremen eller Liverpool. Pr. April sluttedes ogsaa lidt, og der blev bl. a. betalt 11/6 à 12/ New Orleans eller Galveston til U. K. eller Kontinentet, 13/ Danmark (2 Havne), 81/3 for Tømmer Pensacola/Antwerpen.

La Plata Markedet har heller ikke i den forløbne Uge udfoldet nogen Aktivitet, saaledes som man havde ventet. Pr. Marts fandt der saa at sige slet ingen Befragtninger Sted, men pr. April fragtedes nogle enkelte Baade til 15/6 O. C. fra nedre Havn, 16/6 fra San Lorenzo, 17/ fra Bahia Blanca. For senere Terminer er Stemningen flovere, idet en ny Beregning af Høsten kun anslaaer det til Eksport disponible Kvantum Majs til 300,000 Tons. Man skal dog ikke regne med, at denne Taksering er korrekt.

Østersømarkedet er stadig yderst flovt for prompt Lastning. Fra Windau sluttedes der til Frcs. 27 D/B. Antwerpen eller Calais, og 21/ noteres til Sunderland, Frcs. 27 Props, Hfl. 15 Kappbjælker til Ghent. Fra Libau er der intet Korn, men derimod nogle faa Trælaster til meget tarvelige Fragter. Riga er lukket. Königsberg er flov paa Basis af 1/ pr. Qr. Hvede til London, Hull eller Rotterdam, og for Sleepers noteres 6/9 London, 6/6 Grimsby, 7/6 Plymouth. Lignende Rater noteres fra Memel.

Kulfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer i nogen Retning. Markedet ligger gennemgaaende ganske fast, og der har været fragtet livligt. Fra Østkysten betaltes 4/ à 4/1½ for c. 2,000 Tons Baade til Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/3 à 5/3 for 900/1,500 Tons Baade til Provinshavnene, 4/3 à 4/4½ Swinemünde eller Neufahrwasser, 4/3 Stockholm, 4/9 à 5/ Libau eller Reval, 6/6 Oporto, 7/ Marseille, 8/ Venedig, 6/9 Konstantinopel. Fra Cardiff blev bl. a. betalt 5/1½ Stettin, 5/3 Lissabon, Frcs. 7½ à 8¼ Marseille, 8/ à 8/6 Genua eller Savona, 7/3 à 7/4½ Aleksandria, 9/6 Colombo, 6/9 à 7/ Tenerifa eller Las Palmas, 7/ Dakar, 12/ à 12/3 La Plata, 12/9 à 13/ Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

I den forløbne Uge har der ikke været nogen væsentlig Forandring; de tyske Østersøpladser lader meget tilbage at ønske med Tilbud af Kornlaster; fra Stralsund noteres saaledes kun en Ladning Havre til Aalborg 5 Mark, og Greifswald, hvortil Passagen saa vel over Barhöft som over Thiesow skal være fuldstændig isfri, noterer intet. Danzig udbyder som sædvanlig flere Trælaster, men derimod ingen Kornlaster, saaledes noteres til Dundee, timberends 8/ à 8/6 pr. load, Sveller til Warnemünde 32½ à 35 Pf. samt Melassefoder til Aal-

borg 7 à 8 Mark. Königsberg ligger lige stille, derimod søger Rügenwalde stadig mindre Skibe for Havre til 5 à 5½ Mark Danmark, Sydsverrig; fra Neustadt er sluttet for Hvede til kun 3½ Mark til Sundhavn.

ab Kjøbenhavn blev sluttet nogle Skibe for Hvede, saaledes til Horsens 15 Øre, Vejle, Assens, Randers 17 Øre, Halmstad Hvede 14 Øre og Majs Rødvig 11 Øre.

ab Sydsverrig noteres foruden Stenlaster til forskellige tyske Havne. ikke saa faa Trælaster, saaledes fra Kalmar og nærliggende Pladser, bl. a. til Aalborg, Nakskov 9 Øre, Hamburg 22 Mark, samt for Sparrer til Svendborg. Flensborg 10 à 10½ Øre.

Ulykkesforsikringen for Søfolk.

Vi har modtaget nedenstaaende:

Der er et gammelt Ord, som siger: „Mens Græsset gror, dør Horsemor“! Dette gamle Ordsprog kan passende anvendes paa Virkningen af den for Søfolk lovbefalede Ulykkesforsikring.

Den 23. Januar d. A. ved Indsejlingen i Aarhus Havn fik jeg min venstre Haand kvæstet, hvilket for en længere Tid vil gøre mig uskikket til at genoptage mit Arbejde.

Hensigten med Loven skulde vel være at hjælpe, naar Ulykkestilfældet indtraf, men efter min Mening er den paakrævede Hjælp temmelig langt borte, thi 13 Uger er en lang Tid at vente, og den tilskadekomne maa ikke være ubemidlet for at kunne klare sig selv i nævnte Tidsrum. Naar der endelig skal hjælpes, saa burde Hjælpen ydes straks, for at holde den tilskadekomne oven Vand, da en uformuende ellers kan være halvt eller delvis ruineret, inden Hjælpen ydes.

Naar et Ulykkestilfælde indtræffer, skal man efter Loven indgive Anmeldelse og Lægeerklæring, og Udgifterne herved paahviler Arbejdsgiveren, forudsat at den tilskadekomne ikke kommer til at nyde Ret til Dagpenge, hvilket beløber sig til — 2 Kr. pr. Dag. Jeg tænker i denne Forbindelse ikke paa de større Rederier, men paa Smaaskibene, som almindeligvis ejes af Skipperen selv. Med et saadant Skib kan man virkelig i de fleste Tilfælde have ondt nok ved at klare sig, naar man er arbejdsdygtig, og at man saa, naar man er uarbejdsdygtig, tilmed skal paalægges Udgifter, bevirker efter min Mening, at den Lov, der skulde virke som en Hjælp og Lettelse, nu kommer til at virke som en Byrde og en Tvang.

Det er først naar Ulykken indtræffer, at man opdager Manglerne ved Loven, og det vilde glæde mig at høre nogle Kollegers Mening i den omtalte Retning, for at Manglerne muligvis ved Samarbejde kan blive afhjulpen.

Skipper *A. C. Hansen*,
Skonnert „Kristine“ af Mullerup.

Generalforsamlinger.

De Fiskerske Dampskibsselskaber

afholdt aarlig Generalforsamling den 20. Februar. Højesteretsagfører *Asmusen* dirigerede, og Forretningsførereren, Konsul *Fisker*, aflagde Aarsberetningen.

Kjøbenhavn.

Den i Aaret 1905 antydede Forbedring i Skibsfarten har i flere Retninger holdt sig, og Fragtmarkedet viser frem-

deles Tegn til Bedring. Det Mærked, der har vist den største Stabilitet, er uden Tvivl Østersøen. Alt tyder paa, at denne indtraadte Bedring vil fæstne sig yderligere over Sæsonen. Det nordamerikanske Fragtmærked, der har den største Indfyldelse paa Verdensmærkedet, har derimod af forskellige Grunde ikke holdt, hvad det lovede.

I dette Selskab — saavel som i Søsterselskaberne — har en stor Del af Interessens værket knyttet til Cosmopolitan Linjen. Vi var — ytrede Taleren bl. a. — i de nærmest foregaaende Aar kommet saa vidt med Rotterdam-Ruten, at den betalte sig. Fra Linjens Side har der i mange Aar været arbejdet med Henblik paa ogsaa at omfatte Kjøbenhavn som Anløbsplads; vi nærrede imidlertid meget stor Betænkelse, om hvorvidt det rette Tidspunkt var inde, og vilde helst have opsat denne Udvidelse 1 eller 2 Aar endnu; men ved Cosmopolitan Linjens Assistance og efter dens indtrængende Raad, og da der paa dette Tidspunkt ikke fandtes nogen anden Linje mellem Filadelfia og Kjøbenhavn, besluttedes det at inkludere Kjøbenhavn i Ruten, efter at nogle enkelte Rejser forsøgsvis var udført. Denne Trafiks Udvikling — siden den første Baad lastede i Februar forrige Aar og indtil Aarets Udgang — altsaa et Tidsrum af c. 11 Maanedes, viser tydeligt, at det foretagne Skridt er rigtigt. To Medlemmer af Bestyrelsen rejste tilligemed Forretningsføreren i Oktober Maaned forrige Aar til Amerika for nøje at undersøge alle Forhold vedrørende Linjen. Forhandlingerne med de største Afskibere og de i Linjen interesserede Jærnbaneselskaber fastslod, at Foretagendet absolut maatte anses for sundt og lønnende. Efter mange Forhandlinger opnaaedes i Slutningen af Aaret en endelig Ordning, saaledes at der sikredes dette Selskab og Søsterselskaberne en 10-aarig Kontrakt, hvorved disse er eneberettiget til enhver Ton Gods, som de Jærnbaneselskaber, med hvem vi har Kontrakt, bringer fra og til de Pladser, vore Skibe trafikerer. Desuden nyder Selskaberne en meget udstrakt og liberal Begunstigelse i Dok- og Pakhusafgift, der forringer Omkostningerne ganske betydeligt. Efter de mange Aars Erfaring, vi har høstet paa denne Rute, føler vi os overbevist om, at Foretagendet nu hviler paa den rette Basis, og vi finder det kun naturligt, at en saadan Trafik med Været til danske Kjøbmænd, og som losses i en dansk Havn, bør transporteres af Skibe under dansk Flag. De Jærnbaneselskaber, med hvilke dette og Søsterselskaberne har Kontrakt, har udelukkende Interesse af at øge Trafikken over Filadelfia og ikke nogen anden amerikansk Havn, eller med andre Ord disse Jærnbaneselskabers Trafik, der daglig vokser, er baseret paa at gøre Filadelfia til en meget betydelig Eksportplads. De 10 1/2 Maanedes, vi har sejlet paa Kjøbenhavn, har vist os, at Trafikken paa vor Linje øgedes Dag for Dag til Trods for Konkurrencen og vel at mærke uden Fragternes Reduktion.

Der foreslaas udbetalt Aktionærerne et Udbytte af 3 pCt. Grosserer C. A. Leth gav en Oversigt over Regnskabet, der udviser et Overskud af 238,580 Kr. Til Reservefondet henlægges 135,000 Kr., hvorefter dette udgør 607,500 Kr. (Aktiekapital 3 Mill. Kr.).

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer C. A. Leth.

Østersøen.

Selskabets to største Baade har den meste Del af Aaret været anbragt paa Cosmopolitan Linjen, hvor den daglig voksende Trafik krævede al den Tonnage, der kunde stilles til Disposition.

Selskabet har haft en stadig voksende Trafik, og man tror at være berettiget til fremtidig at vente sig et særdeles godt Resultat af Linjen, der jo ogsaa nu i mange Aar har kostet store Anstrængelser og Ofre at indarbejde. Selskabets to andre Baade har været beskæftiget i europæisk samt amerikansk Fart. Denne er for næste Sæson sluttet til bedre Rater end i Fjor. Fortjenesten udviser en Fremgang fra i Fjor paa 75,494 Kr.

Der foreslaas at udbetale et Udbytte af 5 pCt.

Paa Bestyrelsens Vegne fremlagde dernæst Grosserer C. A. Leth Regnskabet, der bl. a. viser et Overskud af 117,465 Kr. Til Reservefondet henlægges 30,000 Kr., hvorefter dette Fond udgør 324,319 Kr. (Aktiekapitalen 600,000 Kr.).

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Grosserer Leth.

Union.

Selskabets Baade har for Sommermaanederne hovedsageligt været anbragt paa Østersøen i Trælastfart. Af denne Beskæftigelse har Rigafarten været mindst lønnende. Men paa andre Punkter har det derimod været muligt at placere største Delen af den fra Riga ledigblevne Tonnage til lønnende Rater. Kulfragterne til Østersøen for det forløbne Aar var meget utilfredsstillende. Amerikamærkedet var flovere end foregaaende Aar — Sortehavs- og Middelhavsmærkedet paa Efteraaret ret godt.

Paa Cosmopolitan Linjen har nærværende Selskab kun haft et Skib for en kortere Del af Sæsonen.

Selskabet har haft en stadig voksende Trafik paa den nævnte Linje, og man tror at være berettiget til fremtidig at vente sig et særdeles godt Resultat af Linjen. Resultatet af Driften viser en Fremgang af Kr. 46,098.22.

Der foreslaas at udbetale Aktionærerne et Udbytte af 3 pCt.

Grosserer C. A. Leth gav en Oversigt over Regnskabet, der udviser et Overskud af 129,522 Kr. Til Reservefondet henlægges 75,000 Kr., hvorefter det udgør 302,486 Kr. (Aktiekapital 1,500,000 Kr.).

Grosserer O. H. Barentzen bemærkede bl. a., at der kunde have været givet 1/2 pCt. mere i Udbytte, men han vilde dog ikke stille Forslag derom. Han ansaa det for praktisk rigtigt, at de mange Fiskerske Selskaber sammen-sluttedes til et.

Konsul Fisker svarede bl. a., at Sammenslutningstanken var gammel inden for Bestyrelsen, og at den nu skulde blive taget under nærmere Overvejelse.

Der gaves enstemmig Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Etatsraad Næsner.

Inga.

Selskabets største Dampner har Aaret igennem været anbragt paa Cosmopolitan Linjen: Filadelfia — Rotterdam — Kjøbenhavn. Trælastbaadene har Sæsonen over været anbragt i Østersøen.

Der foreslaas et Udbytte af 3 pCt.

Grosserer Andr. Henningsen fremlagde Regnskabet, der viser et Overskud af 94,951 Kr. Til Reservefondet henlægges 40,000 Kr., hvorefter det udgør 166,806 Kr. (Aktiekapital 800,000 Kr.).

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Henningsen.

Dan.

Selskabets første to Baade har — med Undtagelse af et Par Rejser — Aaret igennem været anbragt i Nord- og Østersøen.

Til rimelig Pris lykkedes det at afslutte Købet af to Nybygninger hos Howaldtswerke, Kiel, samt en Nybygning hos Helsingers Jærnskibs- og Maskinbyggeri.

De har i den korte Tid, de har været i Fart, for en stor Del været anbragt paa Cosmopolitan Linjen.

Øvernevænte Nyanskaffelser nødvendigjorde en Udvidelse af Aktiekapitalen med 900,000 Kr. — samt Optagelse af et 5 pCt.s Prioritetslaan, stort 880,000 Kr.

Grosserer Henningsen fremlagde Regnskabet: Overskudet andrager 60,162 Kr. Heraf foreslaar Bestyrelsen 5 pCt. af den gamle Aktiekapital henlagt til Reservefondet, 5 pCt. eller 16,250 Kr. udbetales som Udbytte.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Grosserer Henningsen.

Svendborg Sø-Assurances 2den Afdeling

afholdt aarlig Generalforsamling d. 16. Februar. Kassereren, Mægler A. Hansen, gav en Oversigt over Regnskabet for 1906:

Indtægt: Kassebeholdning fra 1905 353 Kr. 59 Ø., hævet i Handels- og Landbrugsbanken 13,000 Kr., indgaaet Ekstrapremie fra 1905 + Rente 36 Kr. 91 Ø., resterende Indskudspræmie, der ikke forfaldt i 1905, 2,380 Kr. 50 Ø., samtlige Indskud af Skibenes Forhøjelse og Forsikring i 1906 2,844 Kr., Fartpræmie i 1906 15,536 Kr. 50 Ø.; ialt 34,151 Kr. 50 Ø.

Udgift: Udbetalt for Forlis 7,300 Kr., udbetalt for Havarier 5,630 Kr. 74 Ø., Indskudsudbytte ved Forlis og Nedsættelse 928 Kr., indsat i Handels- og Landbrugsbanken 16,500 Kr., udbetalt 1. Afdelings Andel af fælles Udgifter for 1905 1,053 Kr. 95 Ø., Resterende Indskud, der ikke forfaldt 1906, 1,693 Kr., almindelige og tilfældige Udgifter 315 Kr. Kassebeholdning den 31. Decbr. 1906 730 Kr. 81 Ø., ialt 34,151 Kr. 50 Ø.

Foreningen ejede den 31. Decbr. 1906 78,145 Kr. 73 Ø., og dens Risiko var 517,400 Kr.

For 2. Afdeling har Aaret været under middel, men bliver alligevel godt, fordi man har inkasseret de 3 pCt. Præmie.

Afdelingen har 1 Forlis, „Insulaneren“, til et Tab af Kr. 10,000, Havarier til Kr. 4,750. Der er i Assurancen indgaaet 3 Skibe til Kr. 23,700, og ved Forlis og Nedsættelse udgaaet Kr. 7,700. Risikoen er saaledes forøget med Kr. 16,000. Indskudspræmien har udgjort 12 pCt.

Regnskabet godkendtes.

Til Komitemedlem genvalgtes C. Bom, Thure.

Lovændring. Bestyrelsen foreslaar, at § 10, 1. Stykke, angaaende Risikoen forandres saaledes, at Præmien, saa længe Indskudspræmien er under 8 pCt., bliver 5 pCt. Stiger Fondet i Forhold til Risikoen, nedsættes Præmien i Forhold dertil.

Indskudspræmien skal ikke betales med over 13 pCt. Bliver den over, henlægges Halvdelen af Aarspræmien til et

særligt Fond, som kun skal anvendes til Lettelse i Aarspræmien, naar Indskudspræmien er under 8 pCt.

Efter nogen Diskussion vedtoges Bestyrelsens Forslag enstemmigt.

Fra sidste Generalforsamling forelaa et Forslag om at forhøje Risikoen fra Kr. 10,000 til 15,000 til Behandling paa denne Generalforsamling.

Forslaget anbefalede af en Række Talere, medens der fra anden Side blev gjort gældende, at Risikoen i 2. Afdeling med Kr. 15,000 vilde blive noget stor i Forhold til, hvad den er i 1. Afdeling. Sluttelig vedtoges det at medtage Skibe til Kr. 15,000 i Assurancen, men at forhøje Præmien for de 5,000 Kr. saaledes, at denne ikke maa være under 3 pCt.

I. Afdeling

afholdt aarlig Generalforsamling d. 16. Februar. Kassereren, Mægler A. Hansen, fremlagde Ekstrakt af Regnskabet for 1906.

Indtægt: Kassebeholdning d. 31. Decbr. 1906 Kr. 769.13, Indskudspræmie, der ikke forfaldt til Betaling i 1905, Kr. 13,055. resterende Fartpræmie fra 1905 Kr. 196.86, indgaaet af Foreningens Fond Kr. 8,400, Kursgevinst ved Omsætning af 3/4 pCt. kgl. Obligationer Kr. 1,263.37, Ladningers Bidrag til diverse Havarier Kr. 6,805.17, 2. Afdelings Bidrag af fælles Udgifter i 1905 Kr. 1,059.95, refunderet Forskud paa Havarier og Forlis Kr. 40,341.62, Rente af Kapital og Forskud Kr. 7,156.77, i Følge Antegnelse til Regnskab 1905 Kr. 12.70, hævet i Svendborg Bank paa Bog Kr. 52,700, hævet i Svendborg Bank paa Folio Kr. 13,503.54, Samtlige Indskud af Skibenes Forsikring og Forhøjelse i 1906 Kr. 11,450. Fartpræmie i 1906 Kr. 25,561.49; ialt Kr. 182,274.60.

Udgift: Udbetalt for Forlis Kr. 30,000, udbetalt for Havarier Kr. 32,469.55, Forskud paa Havarier Kr. 42,375.24, Indskudsudbytte ved Forlis og Salg Kr. 5,440.50, indsat i Svendborg Bank paa Bog Kr. 35,600, indsat i Svendborg Bank paa Folio Kr. 11,654.96, resterende Indskud, der ikke forfaldt i 1906, Kr. 7,956.25, Resterende Fartpræmie for 1906 Kr. 54.71, Almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 8,895.10, refunderet Ladningers Bidrag til diverse Havarier Kr. 6,268.02, Kassebeholdning d. 31. Decbr. 1906 Kr. 1,620.27; ialt Kr. 182,274.60.

Foreningen ejede d. 31. Decbr. 1906 Kr. 449,877.28, og dens Risiko var Kr. 3,517,300.

Aaret har været et Middelaar. Foreningen har haft 3 Forlis: „Skirner“, „Hanne“ og „Insulaneren“. Om „Skirner“ har der været ført Sag, som er vundet, saa Erstatning vil, om end ikke fuldt ud, blive ydet af Modparten. Tabet ved disse 3 Skibe anslaaes til Kr. 46,900.

Der har været 26 Havarier, hvoraf 3 er betalt af Modparten, der forårsagede Kollisionen. De øvrige 23 Havarier andrager Kr. 31,600, saaledes at Aarets samlede Tab kan anslaaes til Kr. 75,500.

I Aarets Løb er indtegnet 3 ny Skibe og en Forhøjelse til et samlet Beløb af Kr. 91,600 Kr., medens der ved Salg, Forlis og Nedsættelse er udgaaet 43,700 Kr., saaledes at Tilgangen og Risikoen er forøget med Kr. 47,900.

Efter den i Aar foretagne Statusopgørelse er Indskudspræmien for det kommende Aar ansat til 11²/₁₀₀ pCt., og Fartpræmien til 2 pCt.

Regnskabet godkendtes.

Til Komitemedlem genvalgtes Skibareder C. D. Petersen, Høje Bøge, og valgtes Rejseinspektør Ferd. Nielsen. Til Synsmand genvalgtes P. Bom, Thure, og til Deciderer i Rudkjøbing Grosserer Alf. Nielsen og Købmand Gislason.

Lovændringer. Fra Bestyrelsens Side fremsattes det samme Forslag om Fartpræmie, som havde været til Behandling i 2den Afdeling. Forslaget vedtoges enstemmigt.

Optagelse af Jærn- og Staalskibe i Assurancen. Skibsbygger Ring Andersen fremsatte — ligesom det foregaaende Aar — Forslag om at optage Jærn- og Staalskibe eventuelt med Motordrift. I Marstal havde man optaget 5 Jærnskibe uden at have Tab deraf, og Assurandererne regner desuden Risikoen mindre for disse Skibe.

Kapt. Raasmussen anbefalede at optage nybyggede Jærnskibe, men ikke ældre. Bygningssummen vilde ikke blive mindre ved Jærnskipene, men Driftsomkostningerne vilde sikkert kunne indskrænkes.

Kapt. Christiansen, Thure, kunde ikke anbefale Forslaget. Den største Fordel for Jærnskipene vilde være at komme ind i Assurancen. Vi vinder intet ved at tage dem, men løber en Risiko.

Et lignende Standpunkt indtoges af Kapt. Andresen, Svendborg, og Skibsbygger Jørgensen, Thure.

Kapt. Eriksen, Svendborg, oplyste, at Tyskerne har sat Præmien ned for Jærnskibe.

Mægler Hansen sen., Thure, mente ikke, at man turde holde Jærnskipene ude. Bygningen af Træskibe forvinder, og Skibsfarten med Træskibe er ikke lønnende. Bydes der os Fordele med Jærn og Staal, maa vi tage det. Der er ikke paapeget en eneste Fare ved at optage Jærnskibe. I København har de ingen Forskel i Præmien for Jærn- og Træskibe. En norsk Assuranceforening har ophørt med at assurere Træskibe og tager kun Jærn- og Staalskibe. Dette turde

være eklatante Beviser for, at Jærnet ikke bør staa under Træet. I Fjor stemte ²/₃ af Rederne for at optage Jærn- og Staalskibe, men den Majoritet var for lille. Nægter vi nu Optagelsen, fremmer vi derved kun Oprettelsen af Dampskibsselskaber.

En Række Talere anbefalede Vedtagelse af Forslaget med større eller mindre Forbehold, navnlig var man enig om at finde det heldigt at Bestyrelsen agtede at sikre sig indgaaende Kontrol med Tegning og Indretning af Jærnskibe.

A. Hansen udtalte paa Bestyrelsens Vegne, at man vilde kræve en Garnering, saaledes at der bliver et Lustrum mellem Ladningen og Skibets Yderklædning. Endvidere vilde man kun optage Skibe med Køl. Det maatte betragtes som en Selvfølge, at kun Bestyrelsen og Synsmændene vilde faa Tegningerne at se, men det var givet, at der kun vilde blive antaget Tegninger, som Bestyrelsen fandt tilfredsstillende.

Ved Afstemning vedtoges det sluttelig at optage Jærn- og Staalskibe, eventuelt med Motordrift og under de af Bestyrelsen foreslaaede Betingelser. Forslaget vedtoges med 117 Stemmer mod 38.

Lanterner. Paa Forslag af Bestyrelsen vedtoges det endvidere, at Skibe i udenrigs Fart skal være forsynet med to Sæt Sidelanterner med Certifikat fra dansk eller udenlandsk Prøveanstalt.

Motorer. Med stor Majoritet vedtoges et Forslag fra Bestyrelsen, hvorefter det er tilladt at anvende Motorer i Foreningens Skibe til Hjælpekraft og andet Arbejde om Bord. Dog maa der til Motoren ikke anvendes Benzin, og Foreningen forsikrer ikke Motoren og dens Materialer.

Til Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund vedtoges det at refundere de hidtidige Udgifter, og sluttelig vedtog man at yde Formanden og Kassereren, der har virket som saadan i 20 Aar et Hæderstillæg paa Kr. 500 aarlig.

Den alm. danske Skibsførerforening af 1874

holdt Mandag den 11. da. et Møde i Sønderho Forsamlingshus, der havde samlet henved 50 Medlemmer. D'Herrens Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajnerne Bang og Larsen fra Kjøbenhavn holdt hver et længere Foredrag om Foreningens Virksomhed samt Fremtidsopgave, hvorefter de omtalte Ønskeligheden af en Kontingent-Forhøjelse af 6 Kr. aarlig pr. Medlem for at Foreningen kunde starte et Foreningsblad og eventuelt yde Understøttelse til trængende gamle Mænd af Foreningen. Forsamlingen takkede de to nævnte Bestyrelsesmedlemmer for at have givet Møde og for deres Interesse for Foreningen; men efter nogen Diskussion vedtog Forsamlingen at lade Sagen om Kontingentforhøjelsen bero, til et systematisk Forslag forelaa om en ny Virksomhedsplan ved Generalforsamlingen.

Fra Sø og Land.

Admiral Richelieu overrakte i Gaar en gammel Arbejdsformand Hemmingsen, der har været i D. F. D. S. Tjeneste, saalænge det har eksisteret, først som Matros paa Aarhusruten og senere som Arbejdsformand, Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Højtideligheden overværedes af alle Selskabets Formænd og Arbejdere samt en Del af Kontorpersonalet. Admiralen meddelte derefter, at Bestyrelsen havde besluttet i Betragtning af den udmærkede Hjælp, Arbejderne havde ydet under den stærkt forøgede Trafik i den senere Tid at give et aarligt Tillæg til de faste Arbejders og Afskrivernes Gage.

Danske Sømænd forsvundne i Udlandet. Matros N. Peter Jensen, født den 31. Oktober 1876 i Kjøbenhavn, og Matros H. Dahl af Kjøbenhavn, formodes at være omkomne med det tyske Dampskib „Ferdinand Fischer“ af Bremen. Nævnte Skib, hvormed de var forhyret, afgik den 3. Februar 1906 fra Geelong i Australien, bestemt til Queens-town. Man har ikke senere faaet nogen Underretning om det, hvorfor det maa antages at være gaaet under med Mand og Mus. Sømændenes Slægt og Hjemsted efterlyses af Udenrigsministeriet.

Føreren af Dampskibet „T. M. Werner“, Kaptajn F. Hansen-Holm, har for udvist Dygtighed og godt Sømandskab ved under meget vanskelige Forhold i Dagene fra 17.—22. Oktober f. A. at bringe nævnte Skib frelst i Havn, af Indenrigsministeriet modtaget en Anerkendelse bestaaende af en Dobbelt-Kikkert med følgende Indskription: „For udmærket Sømandsdygtighed, udvist 17.—22. Oktober 1906.“

Skandinavien—Amerikalien har den 11. ds. samtidig med alle engelske Linjer forhøjet Mellemdæksprisen for Passagerer fra Skandinavien til Nordamerika med 10 Kr.

Grosserer Emil Vett har tilstillet Skoleskibet „Viking“ et Beløb af 1000 Kr. og „Store nordiske Telegrafelskab“ har oprettet en Friplads foreløbig for et Tidsrum af 3 Aar. „Det forenede Dampskibsselskabs“ Bestyrelse har paa et Bestyrelsesmøde vedtaget at yde Skoleskibet et aarligt Tilskud af 3000 Kr., endvidere har „Den københavnske Seassurancetorening“ og „Fjerde Søforsikringselskab“ hver skænket et Beløb af 300 Kr. og endelig har Skoleskibs-Bestyrelsen fra Frk. Alma Klingsey og Doktor Hornemann modtaget en større Samling Bøger og Tidsskrifter til Underholdning for Officerer, Lærere og Elever om Bord. Bestyrer Jantzen for „Nordisk Skibrederforening“ i Kristiania har gennem Kaptajn V. T. Hein skænket en Del Bøger omhandlende „Nordiske Domme i Søfartsanliggender“ samt „Havarier og Befragtningsklausuler.“

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 18 amerikanske, 20 britiske, 1 hollandsk, 6 franske, 1 græsk, 2 italienske, 8 norske, 1 portugisisk, 3 russiske og 6 svenske, ialt 66; Dampskibe: 3 amerikanske, 2 østerrigske, 12 britiske, 1 hollandsk, 2 franske, 2 tyske, 3 græske, 2 japanske, 2 norske, 1 portugisisk, 1 russisk, 1 spansk og 1 svensk, ialt 33. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 31, Kollision 3, Ild 3, forsvundet 3, forladt 9, Kondemnation 14, sunket 4; for Dampskibene: Stranding 18, Kollision 5, Ild 2, forsvundet 2, Kondemnation 5, sunket 1.

Ceres, Dpsk. af Bremen, paa Rejsen fra Hjemstedet til Vejle kom d. 7. ds. paa Grund i Vejlefjord. Skibet har Assistance.

Frejr, Galease af Ærøskjøbing, er, paa Rejsen fra København til Svendborg med Majs, strandet paa Sjællands Rev. En Slæbedamper, der gjorde forgæves Forsøg paa at faa Skibet flot, optog Mandskabet og landsatte det i Odense. Galeasen, der senere blev løk og væltede om paa Siden, bliver sandsynligvis Vrag.

Vendsyssel, Dpsk. af København, kom ved Udsejlingen fra Stavanger paa Grund paa et Undervandsskær, men kom flot ved egen Hjælp og returnerede til Stavanger, hvor Losning og Reparation maa foretages, før Rejsen kan udføres.

Gustav, Dpsk. af Assens, kom d. 5. ds. paa Grund af Taage paa Grund mellem Rungsted og Vedbæk. Skibet kom med Assistance atter flot.

Marie, Jagt af Nakskov, er d. 5. ds. sunken i Kallundborg Havn, sandsynligvis efter Kollision med Is, hvorved Skibet blev løk. Mandskabet blev reddet om Bord i Dpsk. „Sejere“, der havde Jagten paa Slæb. Den var bygget i Svendborg i 1882 og maalte 17 Net. Reg.-Tons.

Bornholm, Dpsk. af Svaneke, har i Korsør haft Ild om Bord; med Assistance af Dpsk. „Bismarck“ af Kiel lykkedes det at bekæmpe Ilden. Den opstaaede Skade antages ikke at være stor.

Camilla, Skonnert af Svendborg, er d. 8. ds. indkommet til Grenaa i løk Tilstand efter at have været paa Grund c. $\frac{3}{4}$ Kml. Sydøst for Grenaa.

Chr. Broberg, Dpsk. af København har i Pillau været i Kollision med tysk Dampskib „Pioner“ og faaet en Del Plader beskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 5. ds. løb en paa Marstal Staal- og Jærnskibsværft bygget Damper af Stablen. Det er den første Damper, der er bygget paa Ærø Grund, og den er bygget for Regning Dampskibsselskabet Thor i Svendborg

Skibet, der fik Navnet „Thor II“, er 130 Fod langt, 24 Fod bredt og 11' 5" dybt, maaler 260 Brutto Tons og 100 Netto Tons og skal have en Maskine paa 494 HK.

Damperen skal gaa i regelmæssig Fart paa Svendborg—Aarhus—Lübeck—Nakskov.

(„Ærø Avis.“)

Ved Befragtningsfirmaet Aage Bruhn, København, er i disse Dage følgende Skibe solgt:

Skonnert „Hans“ af Marstal, 47 Register Tons til Kapt. A. C. Andersen af Ommel. Købesummen 10,000 Kr.

Skonnert Falken af Aalborg, 38 Register-Tons til Kapt. H. C. Jensen af Odense, (tidligere Sk. „Fanny“). Købesum 7,500 Kr.

Galease „Elise & Julie“ af København, 24 Register-Tons til et Rederi paa Bornholm. Købesummen uhkendt. Skibets Fører bliver Kapt. I. C. Ipsen af Hasle.

Skonnert „Alma“, er af Skibsfører L. C. Jørgensen Kraghæs paa Ærø, solgt til Hr. Charles Hvilsom i København for 7175 Kr. „Alma“ er bygget paa Thure i Aaret 1876.

Lemvig, 8. Marts. (Ritz. Bur.) Ved den i Dag afholdte Auktion over det strandede Skib „Timaru“ solgtes Vraget med Ladning for 490 Kr.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
100s billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

NESTLÉ'S MELK

Årelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, CHICAGO, LONDON, COPENHAGEN

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibaproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. Marts).
Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Antwerpen 10. Marts hertil. — Alexandra, Rabe, ankom hertil 5. Marts fra Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Malaga 11. Marts til Gibraltar. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Stockholm 7. Marts herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 8. Marts fra Rouen. — Antwerpen, Madsen, ankom til Antwerpen 4. Marts herfra. — Arkansas, Petersen, afg. Hull 5. Marts til Middlesbro. — Arno, Strubberg, afgik fra Libau 11. Marts til London. — Axelhus, Seberg, ankom hertil 10. Marts fra Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, pass. Holtenau 11. Marts hertil. — Beira, Lunge, ankom til Göteborg 6. Marts herfra. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Pillau 11. Marts fra Stettin. — Christian IX, Holm, afgik herfra 9. Marts til Libau. — C. F. Tietgen, Lunge, afg. fra Kristiansand 2. Marts til New York. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ankom til Genua 27. Febr. fra Newcastle. — Douro, Mortensen, afg. fra Dunston 6. Marts til Genua. — Esbjerg, Strufve, ankom hertil 11. Marts fra Libau. — Frederik, Thomsen, afg. fra Havre 10. Marts til Dunkerque. — Garonne, Kromann, ankom til Antwerpen 9. fra Libau. — Georgios I, Bjørn Sørensen, ankom hertil 7. Marts fra Hull. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 12. Marts fra Kristiania. — Hjelm, Sørensen, ankom til Kolding 5. Marts herfra. — Kasan, Hansen, ankom til Windau 10. Marts herfra. — Kentucky, Staal, ankom til Kristiania 11. Marts fra New York og Filadelfia. — Kiew, Jørgensen, ankom til Hull 6. fra Libau. — Kursk, Gommessen, ankom til Libau 11. Marts fra Swinemünde. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afgik fra Salonica 11. Marts til Smyrna. — Louise, Kruse, ankom hertil 12. Marts fra Königsberg. — Louisiana, Andresen, afgik herfra 9. Marts til Boston. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afgik fra Boston 7. Marts hertil. — Maja, Iversen, ankom hertil 10. Marts fra Hamburg. — Morse, Jacobæus, afgik fra Thorshavn 6. Marts til Island. — Moskov, Mel-dahl, ankom hertil 11. Marts fra Dunkerque. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristiania 26. Febr. til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, pass. Holtenau 11. Marts for Operto. — Nordjylland, Kragh, ankom til London 11. Marts fra Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 12. for Rouen. — Omsk, Jonsen, ankom til Windau 11. Marts fra Hull. — Oscar II, Egense, afg. fra Kristianssand 9. Marts til New York. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 11. Marts for Hull. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 8. Marts fra London. — Rita, Schibbye, afg. herfra 10. Marts til Hamburg. — Texas, Andersen, afgik fra New Orleans 24. Februar til Aalborg og Kbhvn. — Thyra, Fischer, afg. fra Newcastle 11. Marts hertil. — Tiber, Bech, afgik herfra 9. Marts til Leith. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stavanger 7. Marts fra Bergen. — Viking, Meyer, ankom til Antwerpen 10. Marts fra Hull. — Vadse, Poulsen, ankom til Swansea 11. Marts fra Liverpool. — Rogaland, Wiese, afg. herfra 9. Marts til Stettin. — Tjaldur, Rothe, ankom til Thorshavn 9. Marts best. til Færøerne. — Ceres, Gad, ankom hertil 4. Marts fra Island. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 9. Marts til Færøerne og Island. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Seydisfjord 6. Marts.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Runcorn 11. Marts. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Sunderland 11. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Syracuse 5. Marts. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Burntisland 10. Marts. — Volmer, J. Petersen, ankom til Stettin 11. Marts. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Charleston 5. Marts. — Uffe, Juul Larsen, afgik fra Sapelo 8. Marts. — Knud II, Meyer, afgik fra Seaham 5. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Tripolis 28. Februar. — Ragner, Holst, afgik fra Aguilas 4. Marts. — Skjold, Rise, ankom til Genua 23. Febr. — Halfdan, Hansen, ankom til Burntisland 6. Marts. — Olaf, J. P. Jørgensen, afgik fra Huelva 8. Marts. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra Sapelo 5. Marts. — Harald, C. A. Schmidt, afg. fra Sapelo 26. Febr. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afgik fra Cardiff 7. Marts.

Viking. Bjørn, Danholt, afgik fra Vejle 10. Marts. — Vagn, Mikkelsen, ankom til Blyth 10. Marts. — Ulf, Drescher, afg. fra Blyth 6. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afgaaet fra Dunkerque til New York. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, ankom til Dunkerque. 8. Marts. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Kbhvns Red 11. Marts. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Hamburg 7. Marts. — Helmer Mørch, Thorsøe, ankom til Novorossisk 7. Marts. Excellence Pleske, Christensen, afg. fra Genua 5. Marts, bestemt til Nicolajeff. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ankom til Rotterdam 12. Febr. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Montevideo 24. Februar. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Siphnos 5. Marts, bestemt til Maryport. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Libau 4. Marts, bestemt til Grangemouth.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Methil 11. Marts. — I. N. Madvig, Schjødt, ankom til Newcastle 10. Marts. — Hamlet, Lau, afgik fra Königsberg 6. Marts. — Helge, Olsen, ankom til Libau 5. Marts. — Rolf, Olsen, afgik fra Novorossisk 7. Marts. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ankom til Bristol 6. Marts.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, afgik fra Dunston 7. Marts. — Helga, Olsen, ankom til Huelva 11. Marts. — Martha, Christensen, afgik fra Seaham 8. Marts. — Elna, Rathje, ankom til Boness 11. Marts. — Therese, Pedersen, afgik fra Huelva 10. Marts. — Simone, Møller, ankom til Howdondock 10. Marts. — Jeanne, Løffler, ankom til Huelva 5. Marts. — Vera, Rise, ankom til Lissabon 12. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ankom til Aalborg 10. Marts. — Nancy, Jessen, ankom til Huelva 5. Marts. — Nautik, Nielsen, afg. fra Reval 10. Marts, bestemt til Montrose. — Nordsean, Gram, afgik fra Bremerhaven 3. Marts, bestemt til Reval. — Nexos, Basse, ankom til Aalborg 12. Marts. — Nora, Pedersen, ankom til Aarhus 11. Marts. — Cito, Uldall, ankom til Methil 10. Marts. — Fylla, Christensen, afgik fra Bremerhaven 6. Marts, ankom til Reval 11. Marts. — Gerda, Iversen, ankom til Boness 11. Marts. — Hebe, Nielsen, afg. fra Bremen 8. Marts, bestemt til Reval. — Napoli, Brinch, afg. fra Antwerpen 8. Marts, bestemt til Nørre Sundby. — Bodil, Larsen, ankom til Antwerpen 10. Marts. — Nerma, Lauritzen, ankom til Boness 9. Marts. — Alia, Jørgensen, afgik fra Grimsby 8. Marts, bestemt til Baltischport.

Nordsean. Nordland, Møller, ankom til Sunderland 11. Marts. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Antwerpen 4. Marts. — England, Andersen, ankom til Blyth 10. Marts. — Holland, Poulsen, afgik fra Methil 9. Marts. — Rusland, Madsen, afg. fra Swansea 9. Marts.

Urania. Polarstjernen, Christensen, afg. fra Kiel 11. Marts. — Eklipika, Hemmingsen, afgik fra Huelva 6. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Ardrossan 8. Marts. — Urania, Clausen, afg. fra Grangemouth 9. Marts. — Svend, Petersen, afg. fra Blyth 9. Marts.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Tynen til Monaco 4. Marts. — Alexy, Nielsen, ankom til Neustadt 9. Marts. — Dagny, Fischer, ankom til Methil 12. Marts. — Mary, Clausen, ankom til Goole 9. Marts.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ankom til Blyth 12. Marts. — Carl Heckscher, Starck, ankom til Dunkerque 11. Marts. — Normannia, Sørensen, ankom til Garston 10. Marts. — Livonia, Skov, afgik fra Kbhvn. 10. Marts, bestemt til Seaham Harbour.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Cardiff 6. Marts. — Sarmatia, Pedersen, ankom til Malmø 7. Marts.

Inga. Flandria, Poulsen, ankom til Blyth 10. Marts. — Carbonia, Winckler, ankom til Stettin 10. Marts.

Dan. Fionia, Hansen, ankom til Antwerpen 8. Marts. — Selandia, Troensegaard, afgik fra Pillau 12. Marts, best. til Windau.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Dartmouth 1. Marts. — Flynderborg, Larsen, ankom til Ghent 12. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Blyth 11. Marts. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Helsingør 11. Marts. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Methil 3. Marts. — Kronborg, Hveissel, afgik fra Cardiff 23. Febr. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Windau 10. Marts. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Hull 10. Marts. — Stjerneborg, Lund, afgik fra Newcastle 27. Februar. — Søborg, Fischer, afgik fra Huelva 6. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 12. Marts. — Stegelborg, Lund, ankom til Hamburg 10. Marts.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ankom til Libau 11. Marts. — Klampenborg, Palm, ankom til Antwerpen 8. Marts. — Marselisborg, Andersen, ankom til

Genua 4. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ank til Liverpool 10. Marts. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Savona 8. Marts. — Tuborg, Agerlin, ankom til Dunkerque 12. Marts. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Methil 8. Marts. — Vordingborg, Nielsen, ankom til Aarhus 10. Marts.

Neptun. Taarnborg, Matzen, afg. fra Kiel 9. Marts. — Aggersborg, Jørgensen, ank. til Libau 9. Marts. — Danborg, Kühl, afgik fra Marseille 12. Marts. — Jægersborg, Larsen, ank. til West Hartlepool 6. Marts. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Huelva 3. Marts.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Odense 7. Marts. — Peter Mærsk, Berresen, ankom til Ghent 11. Marts.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Neufahrwasser 9. Marts.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Ghent 11. Marts.

Høneborg Høneborg, Christiansen, ankom til Windau 12. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afg. fra Kbhvn. 11. Marts. bestemt til Blyth. — Helene, Sørensen, ank. til Rotterdam 8. Marts. — Agnete, Petersen, ank. til Kbhvn. 12. Marts. — Hermia, Hansen, ankom til Kolding 9. Marts. — Alice, Schultz, afgik fra Kiel 10. Marts. best. til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 9. Marts. best. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Grangemouth 12. Marts. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 11. Marts. bestemt til Newcastle.

Det østasiatiske Kompagni. Siberien, Madsen, ank. til Hongkong 10. Marts. — Nikobar, Rambusch, afgik fra Gibraltar 9. Marts, best. til Shanghai. — Kina, H. P. Berg, ankom til Soerabaya 11. Marts. — Cambodia, Dahlenborg, afg. fra Rangoon 7. Marts, best. til Colombo. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Moji 8. Marts, best. til Shanghai. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Sabang 10. Marts, best. til Port Said. — Siam, Cortsen, ankom til Antwerpen 10. Marts. — St. Domingo, F. Gabe, ank. til Kbhvn. 9. Marts. — Indien, Ingemann, afgik fra Singapore 4. Marts. bestemt til Colombo. — Birma, C. Jensen, afgik fra Dartmouth 11. Marts, best. til Kbhvn.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ankom til Kbhvn 11. Marts. — St. Croix, van Deurs, afg. fra Cadix 1. Marts, best. til St. Thomas. — St. Jan, Christensen, ank. til Galvestone 7. Marts.

Ærs. Enigheden, Jensen, ankom til Boness 11. Marts. — Erindring, Hansen, ankom til Kiel 4. Marts. — Helgenæs, Knudsen, ankom til Marstal 5. Marts.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, afg. fra Karrebækminde 9. Marts. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. fra Cardiff 9. Marts. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Blyth 10. Marts. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Malmø 8. Marts. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Svendborg 9. Marts.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 9. Marts, best. til West Hartlepool. — London, Bom, afgik fra Dunston 8. Marts, best. til Aalborg. — Paris, Tholander, ligger i Vejle. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Port of Spain 11. Marts.

Merour. Berlin, Krogh, afgik fra Algier 4. Marts, best. til Grabow. — Wien, Brink, ligger i Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. fra Stettin 9. Marts, bestemt til Dunston.

Holm & Wonald. Anna, Hansen, ankom til Grimsby 12. Marts. — Clara, Magleby, ankom til Kallundborg 11. Marts. — Erik, Jakobsen, afgik fra Methil 10. Marts, best. til Kbhvn. — Axel, Christensen, ank. til Methil 10. Marts. — Josey, Damm, afgik fra Newcastle 2. Marts, bestemt til Savona. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Swansea 8. Marts, bestemt til Palermo. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afgik fra Grimsby 9. Marts, bestemt til Korsør. — Wilh. Colding, Bjaruaron, ankom til Svendborg 12. Marts. — Angantyr, Holm, ankom til Vejle 12. Marts. — Bogatyr, Andersen, afgik fra Kbhvn. 12. Marts, best. til Methil. — Farmatyr, Nielsen, afgik fra Swansea 6. Marts, bestemt til Neapel. — Veratyr, Villadsen, afgik fra Valencia 9. Marts, bestemt til Hull. — Absalon, Jensen, ankom til Taranto 7. Marts.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Dunston 11. Marts. — Freja, Henningsen, pass. Brunsbüttel 12. Marts, bestemt til Stolpmünde. — Tor, Hørstedt, afg. fra Rügenwalde 12. Marts, bestemt til Gøteborg. — Hertha, Rasmussen, ankom til Stralsund 10. Marts.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Larsen, ankom til Lübeck 11. Marts.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Seaham Harbour 6. Marts. — Tyskland, Danstrup, ank. til Gambia 7. Marts.

H. Kirschner Edison, Sørensen, ankom til Greenock 11. Marts. — Stanton, Jørgensen, ligger i Kbhvn.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, afgik fra Harton Staiths (Tyne) 12. Marts, best. til Aalborg. — Margrethe, Chr. Lund, ankom til Aalborg 10. Marts. — Henning, Clemmensen, ank. til Burntisland 11. Marts.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, ankom til Rio Grande 8. Marts. — Ella, Andersen, afg. fra Lemvig 11. Marts. — Inga, Hansen, ankom til Aalborg 7. Marts.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. til Cadix 5. Februar fra Gibraltar.

Rønne. Clara Marie, Plum, ankom til Kjøbenhavn 4. Marts. — Argus, Holm, ankom til Aarhus 6. Marts. — Hermod, Grønwald, ankom til Kjøbenhavn 6. Marts. — Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Kjøbenhavn 7. Marts. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Stege 10. Marts. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Stolpmünde 11. Marts.

Svendborg. Vesta, Poulsen, ank. til Kirckaldy 4. Marts. — J. C. Nielsen, Olsen, ankom til Drøbak 6. Marts. — Confidence, Mouritzen, ankom til Drøbak 6. Marts. — G. R. Berg, Hvenegaard, ankom til Drøbak 6. Marts. — Psyche, Nielsen, ankom til Drøbak 6. Marts. — Dagny, Rasmussen, ankom til Drammen 6. Marts. — Zenitha, Jensen, ankom til Gøteborg 6. Marts. — Kamma, Fisker, ankom til Gøteborg 6. Marts. — Erhardt, Larseu, ankom til Frederikstad 7. Marts. — Lilly, Rasmussen, ankom til Frederikstad 7. Marts. — Valkyrien, Hansen, ankom til Drammen 7. Marts. — Delos, Andersen, ank. til Gøteborg 7. Marts. — Valborg, Rasmussen, ankom til Rotterdam 7. Marts. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Kristiania 8. Marts. — Freir, Jørgensen, ankom til Boness 11. Marts. — Ludvig, Jensen, ankom til Swinemünde 10. Marts. — Ranghild, Andersen, ankom til Harburg 11. Marts. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Nykøbing M. 10. Marts.

Ærs. Haabet, Eschen, ankom til Boness 4. Marts. — Eos, Christensen, afgik fra Kristianiafjorden 3. Marts. — Hydra, Christensen, ankom til Holmestrand 4. Marts. — H. H. Petersen, Christensen, ankom til Swansea 5. Marts. — Hertha, Krull, ankom til Granton 5. Marts. — M. Hay, Petersen, ankom til Langesund 7. Marts. — Hildur, ankom til Svendborg 7. Marts. — Marie, Hansen, afg. fra Marstal 7. Marts. — Christiane, Bager, ankom til Åhus 8. Marts. — Maagen, Mortensen, ankom til Svendborg 8. Marts. — Skaudia, Hey, ankom til Kragere 8. Marts. — Caroline Kock, Groth, passerede Cuzhafen d. 5. Marts. — Juliane, Christensen, ankom til West Wemyss 8. Marts. — Phoenix, Rasmussen, ankom til Fredericia 8. Marts. — Irene, Jørgensen, ank. til Drøbak 8. Marts. — Alma Marie, Andersen, ank. til Falmouth 8. Marts. — Bertha, Carlsson, ankom til Udbyhøj 9. Marts. — Ami, Christensen, ank. til Stralsund 11. Marts. — Zephyr, Thjellesen, ankom til Hamburg 10. Marts. — Hebe, Clausen, ankom til Sunderland 7. Marts. — Rigmor, Petersen, ankom til Warnemünde 11. Marts. — Vera, Mygind, ankom til Langesund 10. Marts. — Fuglen, Petersen, ankom til Marstal 11. Marts. — Yrsa, Bay, ankom til Marstal 11. Marts.

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefrie Redningsbaad

anerkendt af Board of Trade.

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

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Lystønderne „Topsand“ i Graadyb, og „Hatter-Barn“ og „Tangen“ i Kattegat er atter udlagt. Dermed er sauntlige Lystønder atter paa Station.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 13 Fod, i Kanalen 9 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Store-Bælt. Kallundborg-Fjord. Vraget, som laa sunket omtrent midt i Kallundborg-Fjord, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 6 Fv.

Knudshoved Møle. Taagesignalet paa Knudshoved Møle er atter i Orden.

Østerøgen. Falster Ø.-Kyst. Hestehoved-Dyb. Ved Opmaalingen i 1906 er paa Landgrunden i Hestehoved-Dyb fundet følgende Stenpulle: En Pule med 2 Fod, 4,700 Alen N. 25 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Hestehoved Fyr, en Pule med 7 Fod, 650 Alen N. 8° Ø. fra Hestehoved Fyr, og en Pule med 6 Fod, 310 Alen N. 79 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Hestehoved Fyr.

Smaalands-Farvandet. Klokketønderne „Kirkegrund“ og „Bøgestrøm“ er atter udlagt.

Færøerne. Syders. Vaag-Fjord. Vaag. Paa N.-Siden af Vaag-Fjord er tændt en Lanterne, der viser grønt Lys fra S. 25° V. og ind over Havnen, rødt Lys fra S. 25° V. over Farvandet, til det skjules af Landet paa Fjordens N.-Side. Grønselinjen mellem det røde og det grønne Lys angiver Havnens Ydergrænse. Lanteren vises fra en Fyrvæl, som staar 2,250 Alen S. 84° fra Vaag Kirke. Flammens Højde: 17 Fod. Brændetid: 1ste August—1ste Maj. 61° 28' N. Br. 6° 47' V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Travemünde. Uden for Travemünde er Sommerafmærkningen udført.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Eider“ nu midlertidig ombyttet med et Reservofyrskib.

Weser. Dwarsgat. I Indløbet til Dwarsgat er Lys- og Klokketønde 10 atter udlagt.

Jade. Alte Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde AJ/C i Alte Jade atter udlagt.

Wangeroog. I Wangeroog Fyr er den hvide og den røde Vinkel med Tre-Blink, der lyste op ad Jade mod Schillig Red, forandret til at vise hvidt Fem-Blink hver 14 S., Blinkenes Varighed 1 S. med 1. S. Merke mellem Blinkene. Den lyser fra S. 62° Ø. til S. 41° Ø.

Fra 25de Marts til 10de Juni 1907 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 7 Fm. til Kl. 6 $\frac{1}{2}$, Em. og om Natten den 10de April. 1ste og 8de Maj. Pladsen begrænses mod N. af en Linje i Ø. og V. gennem Tønde 13, mod S. af en Linje fra Tønde 24 til Skorstenen paa den gamle Pumpestation. Naar der skydes, hejses rød Stander paa Pladsen, der da er spærret for al Sejlads. Fartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin har Fyrskibet „Borkumriff“ forladt sin Station paa Grund af Paasejling. Et Reservofyrskib udlægges snarest.

Fyrskibet „Borkum-Riff“ Ø. Omtrent 23 Kml. N. 74° Ø. fra Fyrskibet „Borkum-Riff“ staar to Master, der synes at være fast i et Vrag, over Vandet.

Ems. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne G 1 til G 5 og G D i Ostfriesische Gatje og E G ved Emden Yderhavn atter udlagt.

Holland. Zeegat van Terchelling. Noordoostgat og Thomas Smitgat. I Noordoostgat og Thomas Smitgat er saavel Afmærkningen som Dybderne upaalidelige. Undersøgelse foretages.

Zeegat van Texel. Schulpengat. Paa Inderbarren i Schulpengat er der nu kun 16 $\frac{1}{4}$ Fod Vand.

Zulderzee. Boontjes. I Boontjes er Lystønderne atter udlagt.

Fyrskibet „Haaks“. I Marts 1907 oprettes Gnistelegraf-Station i Fyrskibet „Haaks“, men den er udelukkende bestemt for Skibe i Nød. Kalde-Bogstaverne er H. K. S., Bølgelængden 200. M. Forbisejende Skibe kan med Flagsignal aigive Meddelelser til Land, der da videretelegraferes fra Fyrskibet. Samtidig vises Stormvarselsignaler fra Fyrskibet efter samme System som paa Hollands Kyster.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Det hvide Fyr med Formerkninger paa Duc d'Albe Nr. 9 paa S.-Siden af Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er midlertidig slukket. Fra Duc d'Alben vises Fyr som for Vrag. 51° 55' N. Br. 4° 14' 4" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Schouwenbank“ er atter udlagt paa Station og Lys- og Klokketønden inddraget. 51° 47' N. Br. 3° 27' Ø. Lgd.

Belgien. Zeegat van Vlissingen. Den 1ste April 1907 flyttes Fyrskibet „Wielingen“ 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 81° V. hen i 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, i Mærkerne Lisseweghe Taarn overet med det ny Søfort ved Zeebrugge, og Blankenberghe Kirke overet med Ø.-Siden af Bygningen paa Pierens Yderende. 51° 22' 58" N. Br. 3° 11' 30" Ø. Lgd.

Skotland. Peterhead. Til den 21de Juni 1907 er Peterhead S.-Havn lukket paa Grund af Uddybningsarbejder. Adgang til Havnen kan kun ske gennem N.-Havnen. De hvide og røde Fyr og de grønne Ledefyr ved Indløbet til S.-Havnen er slukket. 57° 30' N. Br. 1° 46' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Southampton Water. North Thorn. North Thorn Tønde er ombyttet med en rød Lystønde, som hver 10 S. viser hvidt To-Blink. 50° 48' N. Br. 1° 17' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanlen. Santona. Damperen „Barambio“ er sunket ved Indløbet til Santona Havn, tæt ved Ledelinjen over Barren. Vraget er afmærket med en Tønde.

Cadiz. Ved Cadiz er nu permanent udlagt: V. for Cabezuela en sort, spids Lystønde, der viser rødt, fast Lys, mærket „5“ og „Cabezuela“. Synsviddens: 4 Kml. Den ligger i 7 Fv. Vand, fra Castillo de Santa Catalina del Puerto i S. 4 $\frac{1}{4}$ ° Ø., og fra Torre de la Iglesia de San Sebastian de Puerto Real i S. 86 $\frac{1}{4}$ ° V.

Ø. for La Palma en rød, spids Lystønde, mærket „8“ og „La Palma“. Synsviddens: 3 Kml. Den ligger i 5 Fv. Vand, fra Castillo de Santa Catalina del Puerto i S. 3 $\frac{1}{4}$ ° Ø. og fra Torre de la Iglesia de San Sebastian de Puerto Real i S. 85 $\frac{1}{2}$ ° V.

Paa Yderenden af Molen Puntales er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Fyrvæl.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Eggemoggin Reach. Little Babson Island. En Spirtønde, mærket „L. B.“ er udlagt 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 84° V. fra Little Babson Island V.-Ende.

Portland Harbor. Witch Rock. Det hvide, faste Fyr paa Witch Rock Lystønde Nr. 2, $\frac{1}{2}$ Kbl. SØ. for 17 Fods Stedet paa Grunden, er forandret til at vise hvidt Lys med Formerkninger hver 20 S., Lys 10 S., Merke 10 S.

Massachusetts. Newburyport Harbor. Omtrent den 15de Marts 1907 forandres Newburyport Upper Harbor Inner grønne, faste Fyr, der ligger 160 Alen S. 71° V. bagved Yderfyret, til et rødt, fast Fyr. 42° 48' 41" N. Br. 70° 52' V. Lgd.

Nantucket Sound. Horseshoe Shoal. Omtrent den 15de Marts 1907 ombyttes Horseshoe Shoal Southeast Part Spids-tønde Nr. 12 med en Klokketønde Nr. 12.

Boston Harbor. I Boston Harbor er nu udlagt: Broad Sound Dredged Channel Tender Nr. 2 A og 4 A samt Rainford Island Tønde Nr. 1.

Rhode Island. Narragansett Bay. Ohio Ledge. Klokketønden ved Ohio Ledge ligger SØ. for det lægste paa Grunden, fra Warwick Fyr i N. 70° Ø., og fra Conimicut Fyr i S. 27 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Connecticut. Long Island Sound. New Haven Harbor. Charles Island S. En vandret sribet Spirtønde er i 34 Fod Vand udlagt ved Vraget af Skonnerten „Sylvester Hale“, som er sunket ud for Charles Island, fra Milford Harbor Fyr i S., og fra New Haven Outer Breakwater Fyr i S. 55° V.

New York. New York Upper Bay. Governors Island. En Lægt er sunket $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 9 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Governors Island Klokketønde Nr. 1 G I. Uden for Vraget er udlagt en vandret sribet Spirtønde, som ligger i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand.

New Jersey. Ocean City. En Lægt ligger sunket c. 7 Kml. S. 46 $\frac{1}{3}$ ° Ø. fra Ocean City. Fire Master er 20 $\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.

Bayonne. Kill von Kull. Vraget af Kanalbaaden, som var sunket i Kill von Kull, 100 Alen fra Hovedet af Pier Nr. 5, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Virginia. James River. Pagan Creek. Aaron Shoal. Aaron Shoal hvide, faste Fyr ligger 1 Kml. S. 59 $\frac{1}{2}$ ° V. fra White Shoal Fyr. 37° 0' 49" N. Br. 76° 32' 45" V. Lgd.

Assateague Ankerplads. Fishing Point. Omtrent den 15de Marts 1907 flyttes det røde, faste Fyr paa Enden af Fishing Point c. $\frac{2}{3}$ Kml. S. hen til en hvid Pæl, som staar 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 8 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Assateague Fyr. Samtidig forandres Fyret til at vise hvidt, fast Lys, undtagen fra S. 45° Ø. til S. 8 $\frac{1}{2}$ ° V., over Turners Lump, hvor Lyset er rødt, fast. 37° 51' 51" N. Br. 75° 21' 54" V. Lgd.

Omtrent den 15de Marts 1907 tændes et rødt, fast Fyr paa Taget af Assateague Redningsstations Baadhus. $\frac{3}{4}$ Kml. N. 38° Ø. fra Fishing Point Fyrs ny Plads. 37° 52' 29" N. Br. 75° 21' 16" V. Lgd.

Chesapeake Bay. Hampton Roads. Newport News. Newport News Bar vandret sribede Spirtønde, som ligger paa V.-Enden af Newport News Barre, er ombyttet med en vandret sribet Spids-tønde.

North Carolina. Albemarle Sound. Pasquotank River. Pocoson og Cobbs Point. Paa Pocoson Point Shoal SV.-Kant er tændt et hvidt, fast Fyr, 3 $\frac{1}{16}$ Kml. N. 55° V. fra Wade Point Fyr og N. for Pocoson Point Flats Tønde Nr. 2, som er inddraget. Flammens Højde: 16 Fod. Rød, trekantet Baake, som staar i 9 Fod Vand. 86° 11' 0" N. Br. 76° 1' 45" V. Lgd.

Paa Cobbs Point Shoal N.-Kant er tændt et hvidt, fast Fyr, S. for Cobbs Point Shoal Tønde Nr. 3, som er inddraget. Flammens Højde: 16 Fod. Sort, trekantet Baake, som staar i 7 Fod Vand. 36° 17' 14" N. Br. 76° 11' 21" V. Lgd.

South Carolina. Winyah Bay. Marsh Islands. Marsh Islands Shoal sorte Stump-tønde Nr. 7 er flyttet $\frac{2}{3}$ Kml. S.

47° Ø. hen og ligger nu, fra Estherville Canal Fyr i N. 15½° Ø. og fra Georgetown Fyr i N. 42¼° V.

Florida. Hillsboro. Omtrent den 8de Marts 1907 tændes et rødt og hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Et-Blink, paa N.-Siden af Hillsboro Inlet og Indløbet til Hillsboro River. Flammens Højde: 132 Fod. Synsvidden: 17½ Kml. Fyrapparat af 2den Orden. Lyset er hvidt, undtagen fra S. 2½° V. til S. 20½° V., hvor det er rødt over Grundene langs Kysten S. for Hillsboro Inlet. Sort og hvidt Fyrtaarn. En Række af tre hvide Bygninger staar tæt N. for og et lille rødt Hus tæt V. for Taarnet. 26° 15' 32" N. Br. 80° 4' 43" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Tampa Bay North Channel Bar lodret sribede Stump tønde er midlertidig inddraget paa Grund af Uddybningsarbejder, og en sort Stump tønde Nr. 1 udlagt ½ Kbl. N.-ligere.

Alabama. Mobile Bay. Mobile Ship Channel. Mobile Ship Channel midlertidige Fyr Nr. 6 er flyttet N. hen til den ny Baake, der staar næsten 4¼ Kml. S. for Mobile Bay Fyr. Flammens Højde: 30 Fod.

Texas. Galveston Harbor. Den sorte Lystønde Nr. 1, der ligger c. 1 Kbl. S. 33° Ø. fra Galveston S.-Dæmnings overfyldte Ø.-Ende, viser nu hvidt, fast Lys.

Mosquito Kysten. Quita Sueno Bank V. En Damper er stødt paa en Grund med 17 à 22 Fod Vand, S. 67° V. fra Quita Sueno Bank N.-Ende og i N. 37° V. fra de nærmeste Klipper. 14° 25' N. Br. 81° 22' V. Lgd. Beliggenheden er usikker.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i December 1906 i 18 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11, Fod.

Chili. Ancud Gulf. Reloncavi Sound. Tautil Pass. Den sorte Stump tønde ved det Ø.-lige Indløb til Tautil Pass er flyttet tilbage til dens tidligere Plads paa N.-Siden af Løbet. 41° 44' 0" S. Br. 73° 3' 30" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Manfredonia. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Molen, som er under Forlængelse ved Manfredonia, er flyttet 80 Alen indad paa Molen.

Algier. Cap Falcon. Cap Falcon Fyr er slukket, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt. Det ny Fyr, der er et hvidt Lynfyr, som hver 25 S. viser Fire-Lyn, kan brænde til Forsøg.

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

Ceylon. Colombo. Ved det N.-lige Indløb til Colombo Havn er tændt:

Et rødt, fast Fyr i Stedet for det midlertidige grønne Fyr, paa det N.-lige Hoved af NV.-Bølgebryderen. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Fyrapparat af 5te Orden.

Et fast Fyr, der viser grønt Lys over 180° over Søen, og rødt Lys over 180° mod Land, paa Hovedet af NØ.-Bølgebryderen. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyrapparat af 5te Orden. 6° 57' 55" N. Br. 79° 51' 15" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra N.-Kyst. Malaka Passage. Boeroe. Boeroe hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelsor hver 20 S., Lys 15 S., Mørke 5 S. 5° 41' N. Br. 95° 23' Ø. Lgd.

Sumatra V.-Kyst. Simaloer NØ. Kyst. Sloemat S. Et Rev med 1 Fv. Vand er fundet S. for Sloemat, fra Mentari V.-Pynt i N. 3° Ø., fra Limau N.-Pynt i N. 84° Ø., og fra Sloemat V.-Pynt i S. 55° Ø. 2° 37' 55" N. Br. 96° 22' 55" Ø. Lgd.

Sumatra S.-Kyst. Lampongbaal. Kalianda og Kraanvogel Eiland. Paa Kalianda Red er Ankerpladsen S. for Stenen, som falder tør med Springtids Løvande, 3 Kbl. fra Kysten. Stenen ligger i N. 52° V. fra Flagstangen paa Stenmolen. Man ligger godt i c. 7 Fv. Vand i Linjen Flagstangen overet med Stenmolens Hoved i N. 68° V. 5° 45', S. Br. 105° 35', Ø. Lgd. Kraanvogel Eiland er fast forbundet med Kysten. 5° 39' S. Br. 105° 27' Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Lankatrivier. Den sorte Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelsor hver 20 S., Lys 10 S.,

Mørke 10 S., 2, Kml. N. 6° V. fra Fyret paa den venstre Bred ved Langkatrivier Munding, er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser samme Lys. Synsvidden: 8 Kml. Man kan gaa paa begge Sider af Tønden. 4° 4' N. Br. 98° 28' Ø. Lgd.

China. Wen Chau Bay NØ. Ifølge Meddelelse fra „Det Store Nordiske Telegraf-Selskab“ er dets Damper „Store Nordiske“ med c. 16 Fods Dybgaende stødt paa en ukendt Undervandsklippe eller Vrag NØ. for Wen Chau Bay. 28° 23' 38" N. Br. 121° 42' 15" Ø. Lgd.

Dairen Wan (Ta Lien Hwan). Tønden, som laa 6½ Kbl. N. 73° Ø. fra Enden af Dairen Jærnbane pier, er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der skal vise hvidt Lys.

Tønden, som laa 4½ Kbl. N. 1° Ø. fra Enden af Dairen Jærnbane pier, er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der skal vise hvidt Lys.

Tønden, som laa 4 Kbl. N. 80° Ø. fra Enden af Dairen Jærnbane pier, er ombyttet med en rød, pyramideformet Tønde.

Tønden, som laa 5 Kbl. S. 20° Ø. fra Hosan Tao V.-Pynt, er ombyttet med en rød, cylindrisk Tønde.

En rød, pyramideformet Tønde er udlagt 4, Kbl. N. 48° V. fra Fyret paa Enden af Kajen.

Tønderne 1½ Kml. N. 48° V., 1, Kml. N. 4° Ø. og 5 Kbl. N. 17° Ø. fra Fyret paa Enden af Kajen er forsvundet.

En Klippegrund, med 1½ Fv. Vand, c. ½ Kbl. lang i Ø. og V., ligger 3½ Kbl. N. 16° V. fra Fyret paa Enden af Kajen, og i N. 75° V. fra Fyret paa Enden af Jærnbane pieren i Dairen Wan. Da en anden Grund muligvis ligger tæt ved denne, maa Forsigtighed anvendes.

Korea V.-Kyst. Toku Somu (Baker Island). Den 14de Januar 1907 tændes et hvidt Blinkfyr, som hver 20 S. viser Et-Blink paa Toku Somu. Flammens Højde: 230 Fod. Synsvidden: 22 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt, ottokantet, 48 Fod højt Taarn. 36° 38' 58" N. Br. 126° 0' 26" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Navigationssvænets Ordning. — Kjøbenhavn, d. 14. Marts 1907. — Østasiatisk Kompagni. — Sø- og Handelsretsdomme. — Tyak Sørattssag. — Skibsbygning i England. — Fragtmarkedet. — Ulykkesforsikringen for Søfolk. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredder	30 Øre		
De øvrige Sider	20 —		
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR (6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Marts 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.	101 1/4	— 1/2	101 1/4 101 1/2
Danmark			77 1/2 79
Norden	99	— 1/4	99 99 1/4
Kjøbenhavn			76 76 1/2
Carl			101 102
Dannebrog	90		89 3/4 90
Skjold			74 1/2 74 3/4
Urania	69 1/2		68 1/2 69
Union	78 1/4		78 78 1/4
Dampsk. af 1896			88 3/4 89 1/2
Højmdal			111 115
Østasiatiske	147 1/2	— 3/4	146 3/4 147
Østersøen			84 1/2 89
Nordøen	34 1/2	— 35—36	34 1/2 36 1/2
Gorm			101 1/2 103
Torm			80 —
Inga			75 79
Cimbria			85 95
Vesterhavet			— —
Helsingørske-Dampskibs-Selsk.	30		30 31
Foren. Bugser-Selsk.			66 78
Dansk-russisk Dampsk.	113	— 114 1/2	114 114 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	103 1/2		103 104 1/2
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.			99 1/2 101 1/2
5 % Østasias. Komp.			100 108
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			— —
3 1/2 % uops. Stats	97 1/4		97 97 1/4
3 1/2 % Husejer Kreditk.	88		84 3/4 85 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.	87 3/4		87 1/2 88 1/2
4 % — 2. Serie.	94 1/4		94 94 1/4
4 % — 1.			96 1/2 97
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6.	87 3/4		87 1/2 88
4 % — 7.			93 93 1/2
3 1/2 % Landkreditk. 3.			92 3/4 94 1/2
4 % Østift. Kreditf. 9.	93 1/4	— 1/2	93 93 1/4
Aktier.			
Nationalbank	147 3/4		147 1/2 148
Privatbank	129 3/4	— 130	129 3/4 130
Landmandsbank	146 1/2	— 3/4	146 1/2 146 3/4
Handelsbank	146 1/2	— 145 3/4	145 3/4 146
Grundejerbank	124	— 1/4	124 124 1/4
Burm. & Wain	105		104 3/4 105
Helsingørs Jærnsk.			96 1/2 98 1/4
Sukkerfabr.	174 1/2	— 175	174 3/4 175
Bryggeri Aktier			141 142

Vekselkurser d. 12. Marts 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.31	18.28
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	78.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Marts 1907.

Russiske Noter	215.25
4 % Russiske Consols	74.30
3 8/10 % — Boden Kredit	68.50
5 % Mexikanske 1899	—
5 % Rumænske Stats	101.90
4 % — — 1890.	93.50

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

„Foren. Dampsk.“ 132,000, „Ny foren. Dampsk.“ 88,000, „Carl“ 38,000, „Norden“ 62,000, „Skjold“ 58,000, „Urania“ 26,000, „Dannebrog“ 48,000, „Danmark“ 6,000, „Union“ 32,000, „Dampsk. af 1896“ 120,000, „Østas. Komp.“ 402,000, „Kbhvn.“ 48,000, „Helsingør Dampsk.“ 2,000, „Dansk-Russ.“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Bedningsbejler føres paa Lager
Leverandør til de hævrende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Safarisafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

EngHAVEVEJ. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6931. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestre 610.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manila og

Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-

inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.



Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarle

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn. Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de

fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

124.



Emallien

paa lægger varm — 1/10^{te} tyk — paa alle saadanne

indvendige Steder i Skibe, der ere udsatte for

hornt Tøring, f. Eks. Nærheden af Ked-

lerne etc.

Solutionen

paa lægger kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn

Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22^a.

Copenaure

42

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 9442.

LANDMANDSBANKEN

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

Skib til Salg.

Skonnert „Elise“ af Faaborg, bygget 1877, 119 Reg.-Tons og laster 212 Tons Dødvægt, er til Salg ved Henvendelse til Skibsfører H. Hansen, Faaborg

Stenfiskerfartøj,

godt udhalet, der laster 46 Tons med 6 Fods Dybgaende, er billig til Salg ved Overretssagfører V. Larsen, Storehedeinge, eller Lods P. Andersen, Rødvig.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Cimbria“

afholder den aarlige Generalforsamling Fredagen den 15. Marts Kl. 7 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiks-gade 1 St.

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 Overskuddet.
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.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder den aarlige Generalforsamling Fredagen den 22. Marts Kl. 7 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiks-gade 1 St.

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 Overskuddet.
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 7. Marts 1907.

Bestyrelsen.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner til Skibs- og Fiskeribrug.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den 22. Marts 1907 Kl. 8 Eftermiddag i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1906, samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, daglig mellem Kl. 11—1, fra den 18. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller mod Forevisning af de paa Ihænde-haveren lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

Dampskibsselskabet „Union“

Udbytte for 1906, 3 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypothek & Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906

Dampskibsselskabet „Østersøen“

Udbytte for 1906, 5 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

Udbytte for 1906, 3 pCt. udbetales fra og med den 22. ds. i Den danske Landmandsbank, Hypothek & Vekselbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Dan“

Udbytte for 1906, 5 pCt. af den gamle Aktiekapital, udbetales fra og med den 22. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dampskibsselskabet „Inga“

Udbytte for 1906, 3 pCt., udbetales fra og med den 22. ds. i Kjøbenhavns Handelsbank imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1906.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafkes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faaes paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 887.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, thv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladepuds. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gaasvirkshavn ved Langebro.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med alt til Faget hønhørende
Real og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Losseklub

Aarhus

paatager sig alt Losse- og Lødnings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.

•Erbødigt
Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

EINAR MØLLER,

thv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigaretter, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufveri forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
företning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Överretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Søsager

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.
Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström
Hango, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsekspedition og
Speditionsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“

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

Sandballast

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

G. RAMBERG, Valdemarsg. 28, 3.
Tlf. 18,746.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Willes Dove & Co., Newcastle,

der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk
i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELUAH L. MARSHALL.

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

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

Udgivet af et Aktieselskab.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVN AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORY 6 (HAFNIA) TLF. 99

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11-3.

Bestyrelsen.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12-200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassee Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassee Syning.

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

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Marts 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampump
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11 500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 171d. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1638.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.:
St. Annæ
Plads 10

Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rostbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 5601

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbuude. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

I. S. V. Weilbach,

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

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.

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

Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gehr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse. Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”



De danske Vin- og Conserverfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:
Central 6890
Str. 1173
1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

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.)



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialiteter:

elegante Uniformshuer.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

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.
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Bortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Navigationsvæsnets Ordning.

Revisionen af Lovene om Navigatør- og Maskinistuddannelsen samt Sønæringsloven.

(Sluttet).

Med Hensyn til Ordningen af Maskinisteksaminerne har Repræsentationen fra Bestyrelsen af Maskinmestrenes Forening modtaget vedlagte Skrivelse af 15. Maj d. A. Repræsentationen kan tiltræde de i denne fremsatte Anskuelser, dog med et Forbehold med Hensyn til Oprettelsen af en Eksamenkommission for Maskinister, et Forbehold, der nærmere motiveres nedenfor.

I ovenstaaende er fremstillet de Ændringer i den bestaaende Ordning af Navigatørundervisningen og Eksaminerne, som Repræsentationen anser for paakrævede. Imidlertid maa en Reform paa dette Omraade formentlig ogsaa tage Sigte paa Indførelsen af faste Regler for Navigationslærernes Uddannelse og paa en anden Ordning af Navigationsvæsnets Ledelse.

I førstnævnte Henseende skal man minde om, at de bestaaende Love ingen som helst Regler giver for Lærernes Uddannelse eller for de Krav, der maa stilles til dem; der gives altsaa ingen Garanti for, at de paa forsvarlig Maade kan røgte deres Gerning. De heraf følgende Mangler har da ogsaa vist sig paa forskellig Maade, og det synes ikke forsvarligt, at man paa et saa vigtigt Omraade som Navigationundervisningen ikke fastsætter Regler for den Uddannelse, der maa kræves af dem, der skal undervise de unge Søfolk. Undervisningen i Navigation og praktisk Sømandskab bør formentlig ledes af Mænd, der har bestaaet Navigationseksaminerne og faret i længere Tid med Handelsskibe, og i de øvrige Fag bør det fordres, at Lærerne er i Besiddelse af den fornødne Fagkundskab. Det maa derfor anses for nødvendigt, at det fordres af Lærerne, at de forinden deres Antagelse præsterer et nærmere foreskrevet Bevis for at have den fornødne Uddannelse, og at der oprettes Kursus og indføres en Prøve for de Lærere, der ikke ad anden Vej kan præstere et Bevis for at have erhvervet saadan Uddannelse.

Hvad derefter den hele Ordning af Navigationsvæsnets net angaar, da skal man fremhæve, at der, saafremt den ovenfor skitserede Ordning af Eksaminerne og Læreruddannelsen gennemføres, vil blive stillet en Del større Krav til Navigationsskolerne end dem, der nu stilles, og det turde være tvivlsomt, om alle de nu bestaaende Privatskoler vil være i Stand til at fyldestgøre disse Krav. Snarere vil en af de værste Ulemper ved den nu bestaaende Ordning da fremtræde endnu stærkere; der sigtes herved til Konkurrencen mellem Skolerne og til den Maade, paa hvilken de er økonomisk interesseret i at uddanne saa mange Navigatører som muligt i saa kort Tid som muligt. Det vil da blive end mere nødvendigt, end det allerede nu er, at træffe en Ordning, der hindrer den usunde indbyrdes Konkurrence mellem Skolerne og skaber disse en saa vidt mulig betrygget økonomisk Eksistens. Til Opnaaelse heraf bør Staten i betydeligt videre Omfang, end det nu er Tilfældet, yde sin Støtte til Navigatørernes Uddannelse. En til alle Sider tilfredsstillende Ordning vil formentlig bedst opnaas ved Statens Overtagelse af den hele Navigationundervisning, saaledes at Skolerne drives af den. Men kan dette ikke opnaas, bør der ved Statens Hjælp og ved en mere indgaaende og anderledes ordnet Kontrol fra dens Side sikres Skolerne sunde økonomiske Vilkaar at arbejde under og Evne til at skaffe sig de Lærerkrafter, der er fornødne til Elevernes forsvarlige Uddannelse. Samtlige Navigationsskoler bør, i Overensstemmelse med den nu bestaaende Ordning, have Ret til at dimittere til begge de ovenfor foreslaaede tvungne Eksaminer. Derimod taler praktiske Hensyn formentlig for, at man henlægger den foreslaaede frivillige Prøve

samt Uddannelsen af Navigationslærerne til en enkelt af Skolerne, der er i Stand til at skaffe sig de dertil fornødne Lærerkrafter.

Repræsentationen maa dernæst meget indtrængende tilraade, at der foretages en Reform af Tilsynet med Undervisningen og Eksaminerne. I saa Henseende skal man henvide til, at allerede den under 6. November 1886 af det høje Ministerium nedsatte Kommission angaaende Navigationsundervisningsvæsnets m. m. fraraadede at følge den nu gældende Fremgangsmaade med Indretningen af en enkelt Eksamenkommission, der dømmer ved Prøverne i samtlige Fag, og tilraadede, at der etableredes et Mellemlid mellem Skolerne og Centraladministrationen til fornøden Kontrol med de forskellige Skoler og deres Ledelse og Virken paa saa vidt mulig ensartet Maade. Denne Anskuelse maa Repræsentationen ganske tiltræde, og den maa gøre gældende, at Nødvendigheden af et saadant Mellemlid i den forløbne Tid er bleven stedse større. Det ses da ogsaa, at alle andre Undervisningsinstitutioner her i Landet har anset det for nødvendigt gennem Oprettelsen af Undervisningsraad, Lærerraad el. lign. at tilvejebringe den fornødne Ensartethed i Undervisningen og den ønskelige Kontrol med, at denne og de Krav, der stilles til Eleverne, er tidsvarende. Ogsaa i den ved det høje Ministeriums Initiativ gennemførte Lov af 15. Maj d. A. om Tillæg til Lov om Søværnets Ordning har denne Tanke fundet Udtryk, idet der ved Lovens § 34 oprettes et Undervisningsraad, hvis Opgave er at behandle de Sager vedrørende Undervisningsens Art og Omfang paa Søværnets Skoler, som enten forelægges det til Drøftelse, eller som det under Hensyn til Forholdenes Udvikling mener at burde forelægge Marineministeriet. For Navigationundervisningen, der foregaar i Skoler spredt omkring i Landet, er en Foranstaltning i denne Retning mere paakrævet end for de fleste andre Undervisningsinstitutioner, og den mest hensigtsmæssige Ordning synes at være Oprettelsen af et Undervisningsraad, valgt dels af Ministeriet, dels af Søfartens private Institutioner efter derom givne nærmere Regler. Et saadant Undervisningsraad vilde, hvad ogsaa Erfaringerne fra andre Undervisningsinstitutioner tilfulde bekræfter, tilvejebringe en ensartet Ledelse af de forskellige Skoler gennem den Kontrol, det skulde udøve med disse, og det vilde sikre, at Undervisningens Omfang stedse er affattet efter Tidens Krav. Det kunde dernæst vælge de Mænd, der skulde være Censorer ved Eksaminerne, saaledes at den nuværende Eksamenkommission bortfaldt og afløstes af Censorer, der var sagkyndige i de forskellige Fag; fremdeles vælge Censorer til Prøverne for Lærerne; det kunde endelig raadspørges om alle Spørgsmaal, der staar i Forbindelse med Navigationundervisningen. For den egentlige Administration vilde det utvivlsomt være et stort Gode at kunne raadføre sig med et saadant sagkyndigt Raad, der til enhver Tid repræsenterede de forskellige Interesser, der er knyttet til Navigationundervisningen.

Naar der oprettes et Undervisningsraad som det her foreslaaede, vil det sikkert være praktisk at samle Navigationundervisningen og Maskinistundervisningen under en fælles Ledelse, saaledes at altsaa de til sidstnævnte knyttede Interesser bliver repræsenteret i Undervisningsraadet.

Repræsentationen har, ligeledes under D. D., til Indenrigsministeriet afgivet Betænkning angaaende en Revision af Sønæringsloven. Af Hensyn til den nære Forbindelse mellem denne og de ovenfor omtalte Love tillader man sig at vedlægge en Genpart af nævnte Be-

tænkning, ligesom en Genpart af nærværende Skrivelse er tilstillet Indenrigsministeriet. Det er en Selvfølge, at Repræsentationen kun i store Træk har kunnet antyde, hvorledes den tænker sig den forønskede Reform af disse Love foretagen. Det vil formentlig vise sig nødvendigt, at denne vigtige Sag gøres til Genstand for en samlet Overvejelse, og saafremt det høje Ministerium i Forbindelse med Indenrigsministeriet maatte tage Initiativet til en saadan, tør Repræsentationen forvente at faa Lejlighed til at deltage i de Forhandlinger, der da vil finde Sted.

Indstillingen til Indenrigsministeriet lød saaledes:

Repræsentationen tillader sig herved, under Henvisning til sin Skrivelse af 18. Juli d. A., til det høje Ministerium at fremsende de i Ministeriets Skrivelse af 23. Juni d. A. begærede Oplysninger om, paa hvilke Punkter den anser den nu gældende Lov om Sønæring for mangelfuld, og hvilke Ændringer, der ønskes indført.

Den store og vedblivende Udvikling af Skibsfarten og de i mange Henseender forandrede Forhold, hvorunder denne nu arbejder, har, som allerede fremhævet i Repræsentationens Skrivelse af 18. Maj d. A., bevirket, at adskillige Bestemmelser i Lov om Sønæring ikke længere er tidssvarende, ligesom Loven i flere Henseender trænger til supplerende Bestemmelser. I det følgende skal man i store Træk angive de Ændringer, der ønskes foretaget, idet det formentlig af senere anførte Grunde vil være rigtigst ikke paa nærværende Tidspunkt at komme videre end nødvendigt ind paa Enkeltheder i den foreliggende Sag.

De i Sønæningsloven indeholdte Bestemmelser for de Kommanderendes Antal og Kvalifikationer i de forskellige Skibe og forskellige Farter trænger til at revideres, naar henses til de siden den bestaaende Sønæningslov fremkomne store hurtige Passagerdampere, Dampfærger, Sejlskibe (især Fiskerfartøjer) med Hjælpemaskiner, samt større Lystfartøjer. Dette gælder saaledes Bestemmelserne om Antallet af Maskinister i Dampskibe, saavel som om Erhvervelse af Bevis som Maskinmester. Der bør fremdeles af praktiske Grunde indføres en Bestemmelse om, at der kan udstedes Bevis som Maskinmester af 3dje Klasse, hvilket Bevis under visse Omstændigheder skulde give Ret til at fare som 2den Mester med mindre Skibe. Fremdeles tiltrænges der en Bestemmelse om, at der i Skibe med et større Antal Fyrbødere ogsaa skal benyttes Maskinassistenter, da det ellers vilde være vanskeligt for disse at faa den Søfart, der udkræves for at kunne faa Bevis som Maskinmester. Sønæningslovens § 20, der ophæver Bestemmelserne i Lovens 1. Kapitel om Dæksbefalingsmændenes Antal og Uddannelse for danske Skibe paa Fiskeri, naar dette ikke foregaar udenfor Nordsøen eller med Dampskib af over 100 Tons, maa, henset til den Udvikling, Fiskeridriften har taget, nødvendigvis ændres; det er ikke forsvarligt, at Folk, som hverken er Sømænd eller Navigatører, har Ret til at føre Sejlskibe af en hvilken som helst Størrelse og Dampskibe af indtil 100 Tons paa Fiskeri, naar disse Skibe blot ikke kommer udenfor Nordsøen og udenfor den færøiske indskrænkede Fart.

Der ønskes dernæst andre Bestemmelser for Fartgrænserne, saaledes at disse bliver mere afpasset efter Forholdene i vor Handelsflaade og efter den Fart, i hvilket Flertallet af dens Skibe sejler.

I de senere Aar er Farten med større søgaaende Lægtære undergaaet en betydelig Udvikling, og det maa anses for nødvendigt, at der i Sønæningsloven indføres Bestemmelser om, at Førerne af saadanne Fartøjer, i hvert Fald for saa vidt disse bugseres over længere Distancer i aaben Sø, skal have Kendskab til Navigation. Ved indtræffende Havari paa Bugserfartøjet eller i Tilfælde af stormfuldt Vejr vil saadanne Førere kunne komme i den Nødvendighed at maatte navigere Lægtøren,

og det synes ikke urimeligt, om man stillede den Fordring til dem, at de skal være i Besiddelse i hvert Fald af Bevis som Sætteskipper.

Der savnes fremdeles i Sønæningsloven Bestemmelser om, at Søfolk skal have faret til Søs i et nærmere bestemt Tidsrum for at kunne paamønstres som Matros, som Letmatros eller som fuldbefaren Fyrbøder. Under de nuværende Forhold paamønstres der jævnligt Folk, der er ude af Stand til at udføre det Arbejde, som de ved Paamønstringen paatager sig; dette er i mange Henseender uheldigt og kan have alvorlige Følger med Hensyn til den sikre Navigering af Skibet.

Det maa endelig anses for ønskeligt, at der i Sønæningsloven indføres Bestemmelser for periodisk gentagne Lægetilsyn, Synsprøver og Høreprøver for Besætningerne. Lovens Fordringer om, at den, der vil erhverve Bevis som Skibsfører, Sætteskipper eller Styrmand efter sit fyldte 14. Aar skal have bestaaet en nærmere anordnet Synsprøve, er ikke fyldestgørende, idet de ikke yder nogen Garanti for, at de Paagældende senere i Livet tilfredsstiller de Fordringer, der maa stilles til dem med Hensyn til Synsevner. Der bør formentlig fastsættes andre og nærmere Regler for saadanne Synsprøvers Afholdelse og navnlig bør Syns- og Høreprøver kræves straks, naar Vedkommende vil gøre Søfart til sin Næringsvej, ligesom ogsaa det øvrige Dæksmandskab bør underkastes saadanne Prøver. Ligeledes burde der indføres Bestemmelse om, at Folk, der søger Hyre, skal være forpligtet til at fremlægge en Lægeattest for, at de er raske, og for at de ikke lider af modbydelige, smitsomme eller stærkt svækkende Sygdomme, deriblandt Tuberkulose, farlige Hjertesygdomme, Fodsved m. m. Det behøver ikke nærmere at motiveres, hvor uheldigt det er, at Folk, der lider af saadanne Sygdomme, bor sammen med andre Folk i et Lukaf, hvor der ofte er daarlig Plads og daarlig Luft. Søfolk bør heri gives samme Beskyttelse, som der gives Værnepligtige saavel i Hæren som i Flaaden.

I ovenstaaende er angivet de Hovedpunkter i Sønæningsloven, som efter Repræsentationens Formening maa ønskes revideret. At en Revision af denne Lov i og for sig maa anses for paakrævet er jo iøvrigt ogsaa erkendt fra det høje Ministeriums Side, idet det var en af de Opgaver, som Ministeriet overdrog den under 14. November 1899 nedsatte Kommission. Imidlertid har Repræsentationen, som det fremgaar af dens Skrivelse til Ministeriet af 18. Maj d. A., ment at burde søge foretaget ogsaa en Revision af Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne, og det vil da være naturligt, at man eventuelt forbereder Sønæningslovens Revision samtidig med denne, ligesom Tilfældet var, da man i sin Tid, ved Marineministeriets Nedsættelse af en Kommission d. 6. Marts 1886, paabegyndte Reformen af de da bestaaende Love paa disse Omraader. Det er en Selvfølge, at de Ændringer, der herefter maatte blive foretaget i Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminer, i mange Henseender vil nødvendiggøre Ændringer i Sønæningsloven. Paa nærværende Tidspunkt, hvor man ikke kender den Affattelse, det eventuelt vil blive foreslaaet at give Lovene om Styrmands- og Maskinisteksaminerne, vil det ikke være muligt at angive disse Ændringer, men til Oplysning om de Ønsker, der fra Repræsentationens Side næres med Hensyn til ovennævnte Love, tillader man sig at vedlægge Genpart af en under D. D. til Marineministeriet afgiven Betænkning samt Genpart af Skrivelse fra Maskinmestrenes Forening af 13. Maj d. A.

Det vil, i Henhold til det ovenfor fremførte, formentlig vise sig nødvendigt, at Spørgsmaalet om samtlige disse Loves Revision gøres til Genstand for en samlet Overvejelse, og saafremt det høje Ministerium i Forbindelse med Marineministeriet maatte tage Initiativet til en saadan, tør Repræsentationen forvente at faa Lejlighed til at deltage i de Forhandlinger, der da vil finde Sted.

Kjøbenhavn, d. 21. Marts 1907.

Som tidligere meddelt afholder The Baltic and White Sea Conference Møde i Kjøbenhavn midt i April Maaned. Tiden er nu fastsat til Dagene fra 10. til 13. April. Onsdag d. 10. April og Torsdag d. 11. April skal der holdes Bestyrelsesmøde. Generalforsamlingen afholdes Fredag d. 12. April og hvis nødvendigt Lørdag d. 13. April. Møderne holdes i Hotel Phønix og begynder klokken 10 Formiddag.

Hensigten med dette Møde kan sammendrages i de Bemærkninger, Mr. Cairns fremsatte paa London-Mødet. Mr. Cairns klarlagde Nødvendigheden af at holde et særligt Møde om Foraaret, og han fandt det rimeligt at henlægge et saadant Møde til April Maaned, da Østersø-sæsonens Aabning staar for Døren, og da Kampen om Fragterne skal til at begynde. Det er da heldigt for Foreningens Medlemmer at føle, at de staar fast sammen, og gensidig vil de paa dette Aarsmøde kunne opmuntre hverandre til fortsat Sammenhold. Karakteren af et saadant „rallying meeting“ er forskellig fra Aarsmødet, hvor Beretningen aflægges og Bestyrelsen vælges. Ved denne Lejlighed vil vigtige og paatrængende Forretningssager komme til Behandling, t. Eks. „Baltcon“ Certepartiets Fremgang, visse Mægleres Optræden i forskellige Havne, Forholdsregler at tage overfor dem og andet. Mr. Cairns følte sig overbevist om den store Betydning af et Møde paa den Tid af Aaret, og han mindede om, i hvor høj Grad det havde hjulpet sidste Aar, og hvor Markederne næsten øjeblikkelig havde lystret Signalerne fra Kjøbenhavn.

Foreningens Medlemmer vil sikkert vide at værdsætte dette Mødes Indflydelse, og det er derfor usædvanligt at opfordre til fuld Tilslutning, skrives der i Konferencens Cirkulære for Marts.

Norske Redere og Minimums Raterne for Sejlskibe. En af Frederikstads mest bekendte Redere har i „Norges Sjøfartstidende“ for d. 12. ds. udtalt følgende om Minimums Raterne i Hjemmefarten:

De norske Redere holder absolut paa Minimalskalaens Fragter, og ingen har sluttet under, naar undtages de faa, som har været stillet i Gabestokken i „Norges Sjøfartstidende“s Spalter. Som et Eksempel kan nævnes, at Barken „Amerika“, tilhørende J. A. Arntzen, Hvaler, som har sejlet i Splitvedfarten i mange Aar, netop i disse Dage har taget en Stavfragt, for ikke at behøve at slutte med Splitved til under Minimums Fragten. „Amerika“ har opnaaet 26/ for en Rejse fra Kotka til River Thames afloat, Befragteren vilde endelig have Skibet for to Rejser, men det vilde Rederen ikke gaa ind paa.

For Røsten gaar det godt, og Fragterne gaar lidt efter lidt op, saa at alle, som blot vil give Tid vil opnaa at faa Skalaens Fragter. Befragterne stritter imod, saa godt de kan, men det nytter ikke overfor Redernes Sammenhold. Splitvedfragterne er allerede oppe i 1/ under Minimums Raten fra Ørnkjöldsvik. Der bydes 30/, men Minimums Raten er 31/, og det maa Befragterne nok inden ret længe finde sig i at betale.

De svenske Redere har som bekendt selv dannet en Forening og vedtaget den norske Minimalskala, og jeg tror bestemt, at de holder lige saa fast paa Minimums Raterne, som vi her, til Dels bedre end vi, at dømme efter de sidste sorte Faar vi har opdaget blandt os.

En Fragt med Høvellast, som har været udbudt siden December Maaned til 30/ til Deganway Pier, og som den Gang blev akcepteret af et norsk Skib paa 145 Standards til denne Rate, er for en Tid siden gaaet op i 34/. I Gaar blev et 130 Standards Skib sluttet for 32/ til Rhyll, ligeledes med Høvellast, altsaa efter Minimums Raten.

Trælasterbefragtingen har forøvrigt været stille en Tid, men i de sidste Dage er der sporet mere Liv, saa vi haaber, at Markedet vil blive godt igen om nogen Tid.

Andre Redere og til Dels ogsaa Mæglerne udtaler sig i Overensstemmelse hermed, tilføjer Bladet.

Fordelingen af Det forenede Dampskibsselskabs Overskud for 1906 sammenlignet med den tilsvarende Fordeling for 1905:

	1905 Kr.	1906 Kr.
Overskud.....	2,585,525.82	3,578,735.29
Heraf medgaar til Afskrivning paa:		
Skibene (5 pCt.).....	1,434,050.00	1,391,771.00
Lægtene (5 pCt.).....	18,422.00	17,500.00
Praume (10 pCt.).....	13,111.00	11,800.00
Inventar (10 pCt.).....	13,703.24	13,837.80
Pakhuse (5 pCt.).....	3,170.15	3,096.31
Ialt... ..	1,482,456.39	1,438,005.11
Af Restoverskudet.....	1,103,069.43	2,140,730.18
gaar til:		
Tantiemer (10 pCt.).....	110,306.94	214,073.12
Afskr. paa „Konto for Rute-etablering etc.“.....	339,000.00	580,000.00
Udbytte.....	630,000.00	1,250,000.00
Det overskydende.....	23,762.49	96,657.06
+ Saldo fra f. A.....	18,285.35	42,047.84
Ialt... ..	42,047.84	138,704.90

overføres til næste Aar.

Paa andet Sted i nærværende Nummer af Bladet vil findes gengivet Sø- og Handelsrettens Dom af 9. ds. i Sagen mellem Svitzers Bjærgningsentreprise og Dampskibet „Mistral“.

Til denne Sag knytter sig en ganske særlig Interesse, idet den i sin Tid som bekendt gav Anledning til en Opløsning af den permanente Voldgiftskommission og af en Fraktion af Pressen blev benyttet til et besynderligt og ganske ubehersket Angreb paa saa vel den sidstnævnte Institution som selve Bjærgningsentreprisen.

Vi skal i det følgende Nummer af Bladet komme tilbage til denne Sag.

Det ny Skoleskib „Viking“, der som bekendt henhører under Udrustning ved Refshaleøen er i Tirsdags bleven ramt af et alvorligt Uheld, idet det under en Byge er kænret over og nu ligger delvis fuldt af Vand med Bagbords Side trykket ned i Grunden og Rigningen ind over den lave Kaj.

Saa vidt vides er „Viking“ et ualmindelig stift Skib, hvilken Egenskab af Værftet synes at være bleven overvurderet indtil Letsindighed, idet man som det viser sig har anset det for ganske ufornødent at fylde Bundtankene, medens Riggerarbejdet og den øvrige Udrustning stod paa, uagtet det ikke fra Føreren, Kapt. Clausens Side, har skortet paa Opfordringer til at udvise større Forsigtighed i den nævnte Retning.

Selvfølgelig lader Skaden sig ikke tilnærmelsesvis anslaa ved et flygtigt Overblik over Skibet, men alene den paa Rigningen forvoldte Skade synes at være meget betydelig.

Meget beklageligt er det imidlertid, at det indtrufne Uheld Landet over utvivlsomt vil blive bedømt ganske fejlagtigt og sandsynligvis blive sat i Forbindelse med Skibets Konstruktion etc., til hvilken der selvfølgelig ikke findes nogen Tilknytning.

Det eneste Lyspunkt ved Begivenheden er i Grunden det, at intet Menneskeliv er gaaet tabt, og at ingen af de om Bord beskæftigede Folk har taget nævneværdig Skade.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Vi har modtaget følgende:

Det maa staa klart for enhver, at alle ny Foretagender har sine Vanskeligheder at kæmpe imod, og ovennævnte Forbund danner i saa Henseende ikke nogen Undtagelse, thi om nogen havde tænkt sig, at de opstillede Fragtrater straks og uden Knurren skulde kunne gennemføres, da havde man sikkert tænkt fejl. Imidlertid skal det siges, at dette Forbund har været meget heldigt indtil nu og allerede vundet en stor Autoritet og virket overordentlig heldigt i al Almindelighed for Sejlskibene.

For Trælasternes Vedkommende fra Østersøen til Frankrig betales villigt og over Raterne — til flere engelske Pladser ligeledes, men i Almindelighed er de engelske Befragtere afventende.

For Trælaster fra Norge overholdes de norske Rater saa vel af norske som danske Redere, og det med smukke Resultater — særlig skal fremhæves at Frederiksstad betaler Raterne glat.

Istrafiken fra Kristianiafjord er betydelig mindre i Aar end sidste Aar, grundet paa den strenge Kulde, der har hersket overalt, og hvorved mange Pladser er bleven forsynet, som i Fjor tog store Partier. Imidlertid skal Frankrig og England have Is, og der er ogsaa sluttet flere Fragter til Forbundets Rater, bl. a. Grangemouth/Leith 6/, Berwick on Tweed 7/6, Inverness 8/, Colchester 10/6, Poole 8/, Porthaliquen 15 Francs for Skibe 100—200 Reg.-Tons.

Desværre indløber der af og til Meddelelser om enkelte Undermaale-Befragtninger, saaledes skal der være sluttet 90 Stdr. Sejler Porsgrund/Themsens 25/ pr. April — Raten er 26/, hvortil der er sluttet andet Skib. Enkelte Isfragter er ogsaa sluttet ubetydeligt under Raterne, hvad der er beklageligt og forkasteligt.

De beskedne Fordringer, som er opstillet, kan gennemføres, naar man er enige, thi at Købmændene vægrer sig ved straks at betale Raterne, kan man virkelig ikke fortænke dem i, særlig i Begyndelsen og paa Forhaand, men selvfølgelig maa der holdes imod.

Forbundet er og bliver en Kendsgerning, og tilmed er det en nødvendig Betingelse, for at vi Sejlskibsfolk kan eksistere, og det er at haabe, at de endnu udenfor Forbundet staaende Redere snarest inmelder sig i dette.

Thursø, d. 12. Marts 1907.

R. S. Hansen.

Kapt. C. C. de Villeneuve-Staal.

Dampskibet „Kentucky“ ankom hertil d. 15. ds. paa Rejse fra Filadelfia via Kristiania med Flagene vajende paa halv Stang i Anledning af at Skibets Fører, Kapt. Staal, samme Dags Morgen var afgaaet ved Døden.

Kapt. Staal havde vel i det sidste Aar skrantet en Del, men befandt sig efter eget Udsagn paa denne Rejse saa vel, at han mente sig atter rask. Ved Sejladen gennem Kattegat havde han anmodet den vagthavende Styrmand om at blive varskoet, naar Kullen passeredes, og da Styrmanden i Henhold til denne Ordre begav sig ned i Bestiklukafet for at at meddele Kaptajnen, at Kullen nu havde tværs, fandt han ham liggende død paa Dørken, indviklet i Kjøjetæppet, idet han i dette var gledet ned af Sofaen, hvorpaa han laa.

Kapt. Staal, der var Søn af afdøde Proprietær Staal, var født i Vordingborg d. 17. Oktober 1854, og blev saaledes knapt 54 Aar gammel. Han tog Styrmandseksamen i 1877 paa Bogø og kom derefter som Aspirant om Bord i Dampskibet „Christiania“, ansattes samme Aar som 2den Styrmand i „Kjøbenhavn“ og blev 1ste Styrmand i „Ydun“ i 1878. Fra November 1881 til Februar 1882 var han ansat som Forvalter ved Selskabets inden-

landske Afdeling, men gik derefter atter om Bord i „Ydun“ som Styrmand; fra 1882 til Oktober 1883 var han 1ste Styrmand i „Christiania“ og forfremmedes samme Aar til Reservefører, i hvilken Egenskab han førte flere af Selskabets saa vel indenlandske som udenlandske



Skibe. I 1885 blev han fast ansat som Fører af „Dronning Louise“, og førte derefter „Koldinghus“ i 1888 i Fart paa Aarhus under Udstillingen samme Aar, derefter „Kursk“, „Seine“ og „Louisiana“, til han i 1904 overtog Førelsen af Dampskibet „Kentucky“, i Fart paa Amerika. Kapt. Staal var en dygtig og energisk Dampskibsfører, dertil et elskværdigt Menneske, lige afholdt saa vel af Under- som af Overordnede, og var i den Tid han førte Passagerskibe anset som en af Selskabets bedste Passager-Kaptajner. Han efterlader sig Hustru og en voksen Datter.

Begravelsen foregik i Gaar fra det store Kapel paa Vestre Kirkegaard, hvor en Mængde Funktionærer fra D. F. D. S. havde givet Møde. Ved Kisten paraderede ti af Selskabets Styrmand i Uniform, heraf to med floromvundne Flag, medens to Kaptajner (ligeledes med floromvundne Flag) repræsenterede Den almindelige danske Skibsførerforening, hvoraf den Afdøde har været et virksomt Medlem. Signerede Kranse var blandt andet sendt af Det forenede Dampskibsselskab, samme Selskabs Begravelseskasse samt en Dekoration fra Kaptajner i D. F. D. S., forestillende Maltserkorset i Blomster, omsluttet af Palmegrene. Efter Talen bares Kisten til Graven af de ved samme paraderende Styrmand.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S/S. Nr. 83/1906, afsagt d. 9. Marts 1907. A/S. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn som Repræsentanter for Dampskibet „Mistral“s Rederi.

Den 1. September f. A. Kl. c. 10 om Aftenen strandede Dampskibet „Mistral“, ført af Kaptajn Eymery, i Taage paa Nord siden af Ørhage ved Klitmøller i Nærheden af Hanstholm. „Mistral“, der er bygget af Jærn i Aaret 1891, og som maaler 2,240 Brutto Reg.-Tons, var paa Rejse fra Kotka til Algier med en Ladning Træ, ialt 810 Standards, hvoraf Dækslast 193 Standards. Straks efter Grundstødningen blev Midterballasttanken tømt, og der arbejdedes med Maskinen for at bringe Skibet flot; men Maskinen overanstrengtes og stoppedes efter 4 Timers Forløb. Den 2den Kl. 6 Formiddag kom Baad med Folk fra Land. Kranankeret udførtes, og der

arbejdedes atter for at faa Skibet flot, til der kom Havari paa Spillene. Skibet laa da paa Styrbords Side og huggede. Vejret var stille, men med Dønning af NV. Kl. 11 om Formiddagen led „Mistral“s Maskine Havari. En forbigaaende norsk Damper „Courier“ gjorde forgæves Forsøg paa at slæbe „Mistral“ af Grunden, og man begyndte derefter at lave Flaader og losse Dækslast. Der arbejdedes hele Natten paa at lette Skibet. Næste Dags Formiddag — den 3dje — afsluttede Kaptajnen Kontrakt med Svitzers Bjærgningsaentreprises tilstedeværende Repræsentant om at bjærge Skib og Ladning og bringe dem i Sikkerhed til Frederikshavn mod en Bjærgeløn, der skulde fastsættes af den af de kjøbenhavnske Søassurandører nedsatte permanente Voldgiftskommission. Af Entreprisen engageredes atter Klitmøller Bjærgelav, c. 100 Mand, med større og mindre Baade til at assistere ved Losningen af Dækslasten, der bugseredes i Land ved Hjælp af Motorbaade. Om Eftermiddagen ved 4-Tiden ankom Bjærgningsdamperen „Ægir“ til Strandingsstedet og gav sig til at slæbe paa „Mistral“, som da laa med Stævnen VNV. i og med ikke ringe Styrbords Slagside. Dens Anning før Grundstødningen var 20' agter og 18' 4" for; Dybderne langs dens Side varierede nu fra 18' til 16½'. Vinden var NØ., frisk Kuling med Underdrag fra Nord. Under Slæbningen sprængtes Jærnkæben, hvori Staalkablet var anbragt. Ved fortsat Arbejde lykkedes det at faa drejet „Mistral“s Agterskib c. 2½ Streg Nord over, men derefter blev Skibet atter staaende fast. Hidintil var Forsøgene gaaet ud paa at tage „Mistral“ over Grunden efter Agterenden, men da dette ikke var lykkedes, inden Bjærgningsdamperen „Viking“ ankom samme Aften mellem 7 og 8, opgaves dette, og begge Dampere søgte nu hele Natten ved Slæbning fra Forenden at tage „Mistral“ ud. Da dette heller ikke lykkedes, foretoges Kl. 6 Formiddag ny Opmaalning, og da det ved denne viste sig, at „Mistral“ stadig stod c. 2 Fod i Grunden, besluttede man, at „Viking“ skulde gaa ind paa Siden af „Mistral“ og mudre den ud. Senere paa Formiddagen afgik „Ægir“ for at tilbyde sin Assistance ved en anden Stranding lidt nordligere, hvilket Tilbud isvrigt ikke blev modtaget, da det paagældende Skib kom af Grunden ved egen Hjælp. Inden „Ægir“ samme Dags Eftermiddag var vendt tilbage, var „Mistral“ bragt flot; „Viking“, der er særlig indrettet til det fornævnte Arbejde, havde med sin Skrue mudret Grunden op først paa Styrbords Side af „Mistral“ og derefter — efter at „Mistral“ efter godt 6 Timers Arbejde ved 3-Tiden begyndte at røre sig — foran den, saaledes at der dannedes en Rende, gennem hvilken „Mistral“ lidt efter lidt gled udefter, indtil det endelig Kl. c. 4½ Eftermiddag lykkedes at slæbe Skibet klar af Grunden. Af Dækslasten var da bjærget i Land c. 25 Standard; med Resten af Ladningen, der var ubeskadiget, afgik „Mistral“, hvis Maskine i Løbet af Mandagen d. 3dje var bleven repareret, ledsaget af „Viking“ til Frederikshavn, som naaedes næste Dags Morgen. Vejrforholdene, der under selve Bjærgningsarbejdet havde været rolige — dog stadig med Dønning eller Underdrag og den sidste Nat med betydelig Dønning og truende Vejrforhold, saa at Dækslasten maatte surres, og Størsteparten af Kystbjærgerne sættes i Land — slog kort efter Bjærgningen om, og den 5te og følgende Dage var det stiv til haard, vestlig Kuling med betydelig og til Tider svær Søgang.

Efter at Voldgiftskommissionen, til hvilken Spørgsmaalet om Bjærgelønnen overensstemmende med Kontrakten var henvist, ved Skrivelse af 4. November f. A. paa Grund af Uenighed mellem dens Medlemmer, havde erklæret sig ude af Stand til at afsige Kendelse i Sagen, har Citanterne ved Stævning af 14. s. M. indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaet sig tilkendt en Bjærgeløn af 25 pCt. af de bjærgede Værdier, som Parterne er enige om at ansætte til ialt 271,655 Kr. 17 Øre, med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte

har paastaet Bjærgelønnen, som de formener bør sættes langt lavere, fastsat efter Rettens Skøn og protesteret mod at paalægges Sagsomkostninger.

Som Omstændigheder, der i Henhold til Sølovens § 225 maa tillægges Betydning ved Fastsættelsen af Bjærgelønnen, har Citanterne særlig fremhævet „Mistral“s farefulde Stilling, de kort efter Bjærgningen indtraadte urolige Vejrforhold, det store, kyndigt udførte Arbejde med et kostbart, til over ½ Million Kr. ansat Bjærgningsmateriel, den særlig med Udgravningsarbejde altid forbundne Risiko, den store i Land engagerede Arbejdsstyrke, som Citanterne vil have tilsagt en Andel i Bjærgelønnen af 15 pCt., og endelig den sædvanlige Bestemmelse om at intet skulde betales, dersom Bjærgningen mislykkedes.

I modsat Retning har de Indstævnte gjort gældende, at „Mistral“ ikke har staaet haardt i Grunden, at den ligesom den anden foran omtalte Damper maatte have kunnet redde sig ved i større Udtrækning at kaste Dækslast over Bord, hvortil Citanternes Assistance ikke havde været fornøden, at Citanterne i hvert Fald ikke har fremmet Udkastningsarbejdet med fornøden Energi, men lagt Hovedvægten paa det mere ekstraordinære og derfor kostbarere Udgravningsarbejde, at den ene Bjærgningsdamper „Ægir“ i al Fald ingen Nytte har gjort, og at Bjærgningen er bleven lettet, ved at „Mistral“ ved Hjælp af sin egen Maskine gik fra Strandingsstedet til Frederikshavn.

Saaledes som Sagen nu foreligger oplyst for Retten, maa det anses for givet, at „Mistral“ virkelig har staaet meget haardt paa den yderste Revle og befundet sig i en meget farlig Situation, at Bjærgningsarbejdet er blevet udført med Dygtighed og Beslutsomhed paa den efter Omstændighederne mest hensigtsmæssige Maade, og at Skibet sandsynligvis uden den ydede Assistance vilde være bleven Vrag. Paa den anden Side har hverken „Mistral“ eller Bjærgningsskibene lidt større Skade, ligesom Bjærgningsarbejdet i det hele ikke ses at have været forbundet med nogen ualmindelig Fare. Herefter skønner Retten, at en Bjærgeløn af 50,000 Kr. med Renter som paastaet vil kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i dette Beløb.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Desværre er der ikke nogen Bedring fra Østersøen at berette om. At opdrive en Kornlast er meget vanskeligt, og en Plads som Rostock, som vel næsten udskiber det meste Korn, ligger helt stille, og derliggende Skibe tænker endog paa at gaa ledig derfra. Kønigsberg og Danzig viser heller ingen Forandringer; fra sidst nævnte Plads stilles endog ikke en eneste Kornladning i Udsigt; der noteres ellers til Danmark, nordligst Aarhus, Mel 6 à 6½ Mark. Rügenwalde kan vel mulig endnu optage enkelte Skibe for Havre, og der er sluttet til 5½ Mark Danmark, Sydsverrig.

ab Kjøbenhavn har det i den sidste Uge været ret flovt, og det tegner ikke til nogen Bedring i de allernærmeste Dage; der blev sluttet til Åhus for Hvede 2¾ Kr. og til Oscarshavn for Klid til kun 4½ Kr.

ab Sydsverrig noteres foruden en Del Stenlaster ikke saa faa Ladninger Brænde til forskellige danske Havne til 4½ Kr. pr. Favn samt til Garston lang Props 29/ à 30/, Østkyst Kulhavn kort Props 15/6 à 16/.

Generalforsamlinger.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber

afholdt d. 6. ds. aarlig Generalforsamling.

Højesteretsadvokat Halkier dirigerede, og den korresponderende Reder, Konsul Johan Hansen, aflagde Beretning.

Dannebrog.

Resultatet af Driften for 1906 betegner en yderligere Fremgang sammenlignet med forrige Aar. Vi synes — udtaltes det — at være kommet over den kritiske Tid for Skibsfarten og langsomt, men sikkert, at nærme os bedre Tider. Der synes at være al Grund til at tro, at det indværende Aar kan blive godt. De Afslutninger, der allerede har fundet Sted, f. Eks. for Kul, er betydeligt over, hvad der betales i Fjor. Træstragterne fra Østersøen noteres ligeledes ikke ubetydeligt højere end i Fjor.

Brutto Indtægten for samtlige Skibe udgør Kr. 2,741,150.22, der med Fradrag af Skibenes Driftsudgifter giver et Driftsoverskud af Kr. 532,170.46. Heri fragaar Renter af Kassekredit, Kontorudgifter, Omkostningskonto, Gage og Salær til korresponderende Reder og Revisorer, hvorefter Netto Overskudet er Kr. 419,217.79, af hvilke Kr. 244,217.79 afskrives paa Bygningskontoen, medens Kr. 175,000 eller 5 pCt. udbetales i Udbytte til Aktionærerne.

Status balancerer med Kr. 4,954,071.56, Aktiekapitalen er Kr. 3,500,000, og Selskabets Skibe er bogført til en Værdi af Kr. 4,565,718.18.

Der gaves Decharge.

Derefter forelagde Konsul Johan Hansen nogle Lovændringer, hvoraf en gik ud paa, at den Bemyndigelse, der nu er givet den korresponderende Reder til at rejse et Laan af indtil 50,000 Kr. paa hvert Skib, udvides til en Bemyndigelse til at rejse et Beløb af indtil Halvdelen af Skibenes bogførte Værdi. I sin Motivering fremhævede den korresponderende Reder, at Forslaget i Virkeligheden var af formel Natur.

Af de andre Forslag kan fremhæves et, der gaar ud paa, at den aarlige Generalforsamling, efter den korresponderende Reders Indstilling, kan vedtage, at der af det enkelte Aars Netto Udbytte henlægges et eller Aarsoverskudets Størrelse nærmere fastsat Beløb til et Udbyttefond; Tanken i dette Forslag er at søge Resultaterne af de gode og de daarlige Tider udjævnet.

Om disse forskellige Forslag førtes der en længere Diskussion. Uagtet Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig, lod dog Dirigenten Forslagene komme under Afstemning og erklærede, at enkelte af dem, der ikke vedtoges ved Afstemningen, dermed var bortfaldet.

Dirigenten motiverede sin Afgørelse med bl. a. at hævde, at efter Vedtægterne var Forsamlingen vel ikke endelig beslutningsdygtig, men dog beslutningsdygtig, saaledes at Sagen i denne Forsamling havde været til 1. Behandling.

Dampskibsselskabet af 1896.

Det forløbne Aar kan karakteriseres som ret godt, men paa ingen Maade som absolut gunstigt. Hertil har ogsaa de meget høje Kulpriser bidraget.

Alt gaar dog i den rigtige Retning, og Udsigterne for det kommende Aar synes nærmest at gaa i Retning af fortsat Fremgang. Status er saa god — bemærkede Taleren sluttelig — at det er berettiget at se Fremtiden i Møde nogenlunde med Sindsro.

Brutto Indtægten for samtlige Skibe udgør Kr. 1,714,817.14, der med Fradrag af Skibenes Driftsudgifter giver et Driftsoverskud af Kr. 286,928.04. Heri fragaar Renter af Kassekredit, Kontorudgifter, Omkostningskonto, Gage og Salær til korresponderende Reder og Revisorer, hvorefter Netto Overskudet er Kr. 216,247.17, af hvilke Kr. 116,247.17 afskrives paa Bygningskontoen, medens Kr. 100,000 eller 5 pCt. udbetales i Udbytte til Aktionærerne.

Status balancerer med Kr. 2,750,587.86, Aktiekapitalen er Kr. 2,000,000 og Skibenes bogførte Værdi er Kr. 2,489,605.36.

Der gaves Decharge og sluttelig behandledes nogle Lovændringer.

Neptun.

Aarets Hovedbegivenhed har været Aktiekapitalens Udvidelse og Anskaffelsen af et Par Baade. Selskabet maa siges uden store Vanskeligheder at være kommet over Berne sygdommene, og det ejer nu en fuldstændig tidssvarende Flaade.

Brutto Indtægten for Skibene udgør Kr. 794,327.10, der med Fradrag af Skibenes Driftsudgifter giver et Driftsoverskud af Kr. 146,320.75. Heri fragaar Renter af Kassekredit, Kontorudgifter, Omkostningskonto, Gage og Salær til korresponderende Reder og Revisorer, hvorefter Netto Overskudet er Kr. 80,994.37, af hvilke Kr. 38,985.13 afskrives paa Indkøbskontoen, medens Kr. 35,000 eller 7 pCt. af den gamle Aktiekapital udbetales i Udbytte til Aktionærerne.

Status balancerer med Kr. 1,950,389.71, Aktiekapitalen

er efter Udvidelsen Kr. 1,000,000 og Skibenes bogførte Værdi er Kr. 1,735,947.18.

Der gaves Decharge, og sluttelig behandledes nogle Lovændringer.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber

afholdt d. 14. ds. ekstraordinær Generalforsamling i Anledning af de foreslaaede Ændringer i Vedtægterne.

Højesteretsadvokat Halkier dirigerede.

Dannebrog.

Idet den korresponderende Reder, Konsul Johan Hansen, henviste til sine Udtalelser paa den ordinære Generalforsamling, forelagdes Rederens Forslag om Ændringer i Vedtægterne.

I Følge de gamle Vedtægter skulde Rederen være berettiget til om fornødent at rejse et Laan paa indtil 50,000 Kr. for hvert af Selskabets Skibe. Man foreslog nu at udvide Beløbet til Halvdelen af Skibenes bogførte Værdi.

Justitsraad Møllmann ønskede nøje præciseret, hvad man her forstod ved bogført Værdi. Var det Skibenes Indkøbssum, eller var det Beløbet, saaledes som det efter Nedskrivninger præsenterede sig i det Øjeblik, da Laanet optoges?

Konsul Johan Hansen svarede, at han holdt sig til den sidste Forklaring.

Justitsraad Møllmann ansaa Forslaget for at være alt for vidtgaaende. Aktionærerne kendte Konsul Hansen og havde Tillid til ham, men man vidste ikke, hvem der en Gang kunde blive hans Efterfølger, og en Bestemmelse som den foreslaaede kunde misbruges til at styrte Selskabet i en uforvarlig stor Gæld. Det vilde være fuldt tilstrækkeligt, om Bemyndigelsen gjaldt en Tredjedel af den bogførte Værdi, og han ønskede at stille et Ændringsforslag derom.

Dirigenten henviste til, hvad der var foregaaet paa den ordinære Generalforsamling, og udtalte, at man ikke kunde stille dette Ændringsforslag. Rederens Forslag maatte vedtages eller forkastes.

Efter at Konsul Johan Hansen havde erklæret, at man kun ønskede at komme paa lige Fod med andre Selskaber, vedtoges Bestyrelsens Forslag med 213 Stemmer mod 24.

Et paa den foregaaende Generalforsamling behandlet Forslag om Oprettelsen af en Udbyttefond kunde ikke komme for paa nærværende Generalforsamling, da det betragtedes som forkastet paa den forrige, beslutningsudygtige Generalforsamling.

Af 1896.

Den korresponderende Reder, Konsul Johan Hansen, forelagde Forslag til Ændringer i Vedtægterne, og Forslaget vedtoges enstemmigt.

Der var her Tale om tre Ændringer, nemlig de samme to, som vedtoges paa Dampskibsselskabet Dannebrog's Generalforsamling (om Rederens Bemyndigelse til at optage Laan og om Revisorernes Løn) og desuden en Ændring, som gik ud paa Oprettelsen af et Udbyttefond til Udjævning af Udbytteforskellen i gode og daarlige Aar.

Neptun.

Man vedtog her enstemmigt de samme tre Vedtægts-Ændringer, som var blevet vedtaget paa Dampskibsselskabet af 1896's Generalforsamling.

Dampskibsselskabet Svendborg

afholdt, i Følge „Svendb. Amtst.“, den 2. ds. sin aarlige Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Hr. P. M. Møller, aflagde Beretning. Driften var forløbet normalt, og Selskabet havde været forskaanet for Havarier af Betydning. Det ny Skib, „Peter Mærsk“, havde vist sig som et i alle Henseender vellykket Skib.

Hr. A. P. Møller fremlagde Regnskabet, som udviste en Indtægt af Kr. 70,575.42. Efter den statutmæssige Henlæggelse til Reserve- og Fornyelsesfond af Kr. 19,147.50, som er 5 pCt. af Skibenes bogførte Værdi, vedtoges det at udbetale Aktionærerne 10 pCt. i Udbytte, hvorefter der blev Kr. 12,681.41 at overføre til næste Aar.

Der gaves Decharge.

Udsigterne for det kommende Aar var ret gode, og der var sluttet nogle Fragter over Sæsonen til noget bedre Bæter end sidste Aar.

Et Forslag fra Bestyrelsen om eventuelt at indkøbe et tredje Skib blev efter nogen Diskussion enstemmig vedtaget.

Ugens Havarier.

Sylvia, Dpsk. af Lyngør, er, efter en meget haard og stormfuld Rejse fra Blyth, indkommet til Nyborg med Maskinskade; maa reparere.

Margrethe, Skonnert af Faaborg, kom, paa Rejsen fra Als til Kallundborg med Kornlast, i taaget Vejr paa Grund ved Knudshoved. Svitsera assisterer.

Falster, Dpsk. af Stege, fik, paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. udfor Stevns Skade paa Maskinen, idet Krumtappen knækkede. Skibet, der maatte tilkalde Assistance fra Kjøbenhavn, blev hugseret tilbage hertil for at losse og reparere.

Fortuna, Skonnert af Løgstør, har, paa Rejsen fra Aalborg til Kallundborg med Cement, siddet fast i Isen og er blevet læk. Skibet, der fik Assistance af Dpsk. „Helsingør“, er blevet bragt ind til Kallundborg, hvor det bliver undersøgt af Dykker og repareret.

Else, Dpsk. af Randers, er i læk Tilstand indkommet til Frederikshavn; maa dokke og reparere.

Skjoldnæs, Dpsk. af Faaborg, kom, paa Rejsen fra Marstal til Bagenkop, paa Grund i Nærheden af Marstal. Skibet staar haardt i Grunden og kan antagelig ikke komme flot før ved indtrædende Højvande.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet „Jens Bang“, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning A/S.

Aalborg Dampskibsselskab, Aalborg, foretoges d. 13. da. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angik, forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15' 9" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation.

Den 12. ds. løb et paa Skibbygmester Gorm Clausens Værft i Marstal bygget Skib af Stablen. Skibet, der rigges som Skonnert, fik Navnet „Mars“. Det maaler 81 Tons og skal føres af Kaptajn J. H. Stegmarn, som tillige er Ejer af Skibet.

Skonnert „Avance“ af Marstal, der maaler 113 Reg.-Tons, er solgt til et Rederi i Helsingborg for 11,500 Kr.

Skonnerten „Boline Marie“ af Thure er af Rederiet ved Skibshandler Chr. Bang i Svendborg solgt til Skibsfører J. Jønsson m. fl. i Råå ved Helsingborg for en Betaling af 6,700 Kr. Skibet er beliggende i Thure Bund, hvor det straks overtages af Køberne. Kaptajn Jønsson skal være Fører og selv eje Part for de 4,500 Kr. Skibet skal skifte Navn og hedde „Nanna“.

„Boline Marie“, der maaler 97,62 Brutto Reg.-Tons, er bygget 1873 paa Thure af fhv. Skibsbygmester P. Troensegaard.

Dette er i Følge „Svendb. Amtst.“ den fjerde ældre Skonnert af de i Thure Bund for Vinteren oplagte Skibe, som i denne Vinters Løb er solgt til Sverrig og saaledes udgaar af det danske Skibsregister.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. CANADA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibeselskab. (Sluttet 19. Marts).

Adolph Andersen, Schubert, ankom hertil 14. Marts fra Antwerpen. — Alexandra, Rabe, ankom hertil 5. Marts fra Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 18. Marts hertil. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 18. Marts fra Norrkøping. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Antwerpen 17. Marts hertil. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Antwerpen 16. Marts til Havre. — Arkansas, Petersen, pass. Dungeness 15. Marts for Philadelphia. — Arno, Strubberg, ank. til London 17. Marts herfra. — Axelhus, Søberg, afgik fra Bergen 16. Marts Nord paa. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. til Pillau 18. Marts herfra. — Beira, Lunge, afgik fra Göteborg 13. Marts til Malaga. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom hertil 18. Marts fra Königsberg. — Christian IX, Holm, ankom hertil 18. Marts fra Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, ankom til New York 14. Marts herfra. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afgik fra Napoli 18. Marts til Messina. — Douro, Mortensen, afg. fra Dunston 6. Marts til Genua. — Esbjerg, Thulve, ankom hertil 18. Marts fra Crama. — Frederik, Thomsen, ankom hertil 18. Marts fra Havre. — Garonne, Kromann, afg. fra Antwerpen 16. Marts til Bordeaux. — Georgios I, Bjørn Sørensen, ankom hertil 7. Marts fra Hull. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 12. Marts fra New York. — Hengest, Harder, afgik fra Libau 16. Marts til Hook of Holland. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Catania 6. Marts hertil. — Kasan, Hansen, afgik fra Libau 16. Marts til Hull. — Kentucky, ankom

hertil 15. Marts fra New York. — Kiew, Jørgensen, ankom til Windau 16. Marts fra Hull. — Kursk, Gommessen, pass. Brunsbüttelkoog 17. Marts for Hull. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afgik fra Smyrna 14. Marts til Antwerpen. — Louise, Kruse, ank. til London 18. Marts herfra. — Maja, Iversen, ankom hertil 18. Marts fra Hamburg. — Moskov, Meldahl, ankom hertil 11. Marts fra Dunkerque. — Nordjylland, Kragh, afgik fra Newcastle 16. Marts hertil. — Nishnij Novgorod, Nidersee, afgik fra Dartmouth 16. Marts til Oporto. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristiania 26. Febr. til Boston. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Rouen 15. Marts fra Libau. — Omsk, Jonsen, afg. fra Windau 18. Marts til Libau. — Orrik, Christiansen, ank. hertil 16. Marts fra Stettin. — Oscar II, Eglise, afg. fra Kristiansand 9. Marts til New York. — Perm, Christensen, ankom til Hull 14. Marts fra Libau. — Prøgel, Olsen, pass. Holtenau 17. Marts for Königsberg. — Rita, Schibbye, afgik herfra 19. Marts til Hamburg. — Texas, Andersen, pass. Dartmouth 16. Marts for Aalborg og Kbhvn. — Thyra, Fischer, ankom hertil 16. Marts fra Newcastle. — Tiber, Bech, afg. fra Firth of Forth 13. Marts til Leghorn. — Vendsyssel, Jacobæus, i Dok i Stavanger. — Viking, Meyer, ank. hertil 17. Marts fra Antwerpen. — Vadsø, Poulsen, ankom hertil 17. Marts fra Swansea. — Skalholt, Larsen, ankom hertil 15. Marts fra Vestnorge. — Morse, Jacobæus, ankom til Seydisfjord 15. Marts best. til Færøerne. — Holar, ankom hertil 15. Marts fra Island. — Ceres, Gad, afgik herfra 15. Marts til Island og Færøerne. — Laura, Aasberg, ank. til Reykjavik 15. Marts herfra. — Vesta, Godfredsen, afgik fra Seydisfjord 6. Marts. — Tjaldur, afgik fra Thorshavn 18. Marts hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Newport M. 18. Marts. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Stettin 18. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Stratoni 18. Marts. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Stettin 18. Marts. — Volmer, J. Petersen, afgik fra Stettin 15. Marts. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Sapelo 18. Marts. — Uffe, Juul Larsen, afgik fra Sapelo 8. Marts. — Knud II, Meyer, ankom til Genua 18. Marts. — Danmark, Kraemer, ankom til Sunderland 13. Marts. — Ragner, Holst, ank. til Leith 16. Marts. — Skjold, Riso, afgik fra Genua 13. Marts. — Halfdan, Hansen, afgik fra Blyth 19. Marts. — Olaf, J. P. Jørgensen, afgik fra Huelva 8. Marts. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra Sapelo 5. Marts. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til Amsterdam 18. Marts. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Messina 18. Marts.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Korsør 19. Marts. — Vagn, Mikkelsen, afg. fra Blyth 15. Marts. — Ulf, Drescher, ankom til Girgenti 19. Marts.

Det danske-russiske Dampkibseelskab. Russ, Rasmussen, afg. fra Falmouth 11. Marts, best. til New York. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Blyth 16. Marts. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Windau 16. Marts. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Hamburg 7. Marts. — Helmer Mørch, Thorsoe, afgik fra Novorossisk 16. Marts, best. til Bergen. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Genua 5. Marts, bestemt til Nicolajeff. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ankom til Rotterdam 12. Februar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Montevideo 24. Februar. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Alger 12. Marts, bestemt til Maryport. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Grangemouth 16. Marts, bestemt til Newcastle. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Seaham Harbour 13. Marts, best. til Libau.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Neufahrwasser 19. Marts. — I. N. Madvig, Schjødt, afgik fra Newcastle 16. Marts. — Hamlet, Lau, ankom til Rotterdam 12. Marts. — Helge, Olsen, ankom til Libau 5. Marts. — Rolf, Olsen, afgik fra Novorossisk 7. Marts. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ank. til Swansea 17. Marts.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, ank. til Sevilla 17. Marts. — Helga, Olsen, ankom til Huelva 11. Marts. — Martha, Christensen, ankom til Cette 19. Marts. — Elna, Rathje, ankom til Tynen 15. Marts. — Therese, Pedersen, ank. til Antwerpen 18. Marts. — Simone, Møller, afgik fra Howdondock 14. Marts. — Jeanne, Løffer, afg. fra Huelva 16. Marts. — Vera, Riso, afgik fra Lissabon 19. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ankom til Kings Lynn 18. Marts. — Nautik, Nielsen, ankom til Montrose 18. Marts. — Nordsean, Gram, ankom til Reval 13. Marts. — Nexos, Bæse, afgik fra Aalborg 16. Marts, bestemt til Methil. — Nora, Pedersen, ank. til Rostock 15. Marts. — Cito, Uldall, afg. fra Esbjerg 17. Marts, best. til Middlesbro. — Gerda, Iversen, ank. til Esbjerg 17. Marts. — Hebe, Nielsen, ankom til Reval 17. Marts. — Napoli, Brinch, afg. fra Aalborg 18. Marts, best. til Methil. — Bodil, Larsen, ankom til Esbjerg 16. Marts. — Nermia, Lauritzen, ankom til Hamburg 17. Marts. — Alfa, Jørgensen, ankom til Baltischport 16. Marts.

Nordsean. Nordland, Møller, ankom til Kbhvn. 18. Marts. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Antwerpen 4. Marts. — England, Andersen, ank. til Esbjerg 14. Marts. — Holland, Poulsen, afgik fra Frederikshavn 18. Marts, bestemt til Boness. — Rusland, Madsen, ankom til Kbhvn. 17. Marts.

Urania. Polarsstjernen, Branth, afgik fra Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Dunston. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Rotterdam 15. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Cardiff 18. Marts. — Urania, Clausen, afgik fra Grangemouth 16. Marts, bestemt til Hamburg. — Svend, Petersen, afg. fra Kbhvn. 16. Marts, best. til Methil.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. fra Tynen 17. Marts, best. til Bari. — Ingrid, Winther, afg. fra Bona 14. Marts, best. til Plymouth. — Karen, Eriksen, ank. til Alger 15. Marts.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Monaco 17. Marts. — Alexy, Nielsen, ank. til Blyth 19. Marts. — Dagny, Fischer, ankom til Wismar 19. Marts. — Mary, Clausen, ankom til Friedrichstadt 15. Marts.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Neufahrwasser 18. Marts. — Carl Heckscher, Starck, afg. fra Dunkerque 16. Marts, best. til Burntisland. — Livonia, Skov, ankom til Kbhvn. 19. Marts.

Østersean. Patria, Jespersen, ank. til Hamburg 17. Marts.

Union. Sarmatia, Pedersen, ank. til Trelleborg 14. Marts.

Inga. Flandria, Poulsen, ankom til Lübeck 18. Marts. — Carbonia, Winckler, ank. til West Hartlepool 18. Marts.

Dan. Fiona, Hansen, afgik fra Antwerpen 19. Marts, bestemt til Pillau. — Selandia, Troensegaard, ankom til Windau 13. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Kbhvn. 23. Februar. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Newcastle 19. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Blyth 11. Marts. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Hull 16. Marts. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Savona 17. Marts. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Sunderland 17. Marts. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Cardiff 23. Febr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Hull 10. Marts. — Stjerneborg, Lund, afgik fra Marseille 18. Marts. — Søborg, Fischer, ankom til Rotterdam 14. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kbhvn. 17. Marts. — Stegelborg, Lund, ankom til Hamburg 10. Marts.

Dampkibseelskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Libau 11. Marts. — Klampenborg, Palm, ank. til Burntisland 19. Marts. — Marselisborg, Andersen, ankom til Genua 4. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Barry 17. Marts. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Sevilla 17. Marts. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Dunkerque 17. Marts. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Methil 8. Marts. — Vordingborg, Nielsen, pass. Kbhvn. 19. Marts.

Neptun. Dansborg, Kühl, ankom til Huelva 16. Marts. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Kbhvn. 21. Marts. — Kallundborg, Nielsen, ank. til Huelva 3. Marts. — Taarnborg, Matzen, pass. Kbhvn. 19. Marts. — Aggersborg, Jørgensen, ank. til Libau 7. Marts.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Blyth 16. Marts. — Peter Mærsk, Børresen, afg. fra Boness 19. Marts.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til London 15. Marts.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Ghent 11. Marts.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afgik fra Windau 16. Marts.

Dampkibseelskabet Torm. Sara, Jensen, afgik fra Blyth 20. Marts, bestemt til Neufahrwasser. — Helene, Sørensen, ank. til Sunderland 15. Febr. — Agnete, Petersen, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, best. til Blyth. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Kiel 17. Marts. — Hermia, Hansen, afg. fra Kolding 14. Marts, best. til Blyth. — Alice, Schultz, ankom til Karrebæksminde 18. Marts. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 19. Marts. — Nauta, Madsen, afgik fra Inverkeith 16. Marts, bestemt til Kiel.

Det østasiatiske Kompagni. Siberien, Madsen, afg. fra Hongkong 13. Marts, best. til Shanghai. — Nikobar, Rambusch, afgik fra Gibraltar 9. Marts, bestemt til Kbhvn. — Kina, H. P. Berg, ankom til Tjilatjap 16. Marts. — Cambodia, Dahlenborg, afg. fra Colombo 14. Marts, bestemt til Port Said. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Hongkong 18. Marts, best. til Saigon. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Sabang 10. Marts, best. til Port Said. — Siam, Cortsen, afgik fra Antwerpen 17. Marts, bestemt til Port Said. — St. Domingo, F. Gabe, ank. til Kbhvn. 3. Marts. — Indien, Ingemann, afg. fra Tellicherry 16. Marts. — Birma, C. Jensen, ankom til Kbhvn. 15. Marts.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ankom til Hamburg 15. Marts. — St. Croix, van Deurs, ankom til Habana 17. Marts. — St. Jan, Christensen, afgik fra Galvestone 15. Marts, best. til St. Thomas.

Ærs. Energi, Svane, ank. til Bandholm 18. Marts. — Erindring, Nielsen, ankom til Burntisland 13. Marts. — Enigheden, Jensen, ankom til Aarhus 15. Marts.

Svendson & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. til Fredericia 18. Marts. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Holtenau 19. Marts. — N. F. Høffding, van Deurs, pass. Sagres 14. Marts. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Malmø 15. Marts. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Svendborg 14. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Cardiff 19. Marts. — H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Helsingør 19. Marts.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Kbhvn. 18. Marts. — London, Bom, ligger i Aalborg. — Paris, Tholander, ankom til Blyth 16. Marts. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Trinidad 11. Marts.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Swinemünde 19. Marts. — Wien, Brink, afgik fra Rotterdam 16. Marts, bestemt til Newport. — Roma, v. Thun, afgik fra Dunston 16. Marts, bestemt til Kbhvn.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ankom til Grimsby 12. Marts. — Clara, Magleby, ankom til Kbhvn. 16. Marts. — Erik, Jakobsen, ankom til Kbhvn. 14. Marts. — Axel, Christensen, ank. til Neustadt 17. Marts. — Josey, Damm, ank. til Savona 15. Marts. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Palermo 18. Marts. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ankom til Korsør 14. Marts. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Nakskov 19. Marts. — Angantyr, Holm, afgik fra Vejle 19. Marts, best. til Blyth. — Bogatyr, Andersen, ankom til Methil 16. Marts. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Neapel

17. Marts. — Veratyr. Villadsen, afg. fra Valencia 9. Marts, bestemt til Hull. — Absalon, Jensen, ankom til Mersyul 19. Marts.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Karrebæksminde 18. Marts. — Freja, Nielsen, ankom til Kbhvn. 18. Marts. — Tor, Hårstedt, afg. fra Göteborg 19. Marts, bestemt til Lysekil. — Hertha, Rasmussen, ankom til Korsør 17. Marts. — Express, Madsen, ankom til Ystad 15. Marts.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Larsen, afgik fra Kbhvn. 17. Marts, bestemt til Burntisland.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Fredericia 15. Marts. — Tyskland, Danstrup, afgik fra Gambia 19. Marts.

H. Kirschner Edison, Sørensen, ankom til Liverpool 14. Marts. — Stanton, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 15. Februar.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ankom til Aalborg 15. Marts. — Hanning, Clemmensen, ank. til Aalborg 16. Marts. — Jens Bang, Kusk Jensen, afg. fra Helsingør 14. Marts, bestemt til Blyth. — Margrethe, Lund, afgik fra Aalborg 15. Marts, bestemt til Warkworth.

Sejlskibe.

Esbjerg. Hans, Kirk, afgik fra Melbourne 12. Marts, bestemt til Kanalen f. O. — Yrsa, Pedersen, afgik fra Teignmouth 13. Marts, bestemt til Sevilla.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afgik fra Cadiz 11. Marts til Rio Grande. — Killena, Hansen, ankom til Santa Cruz (Cuba) 10. Marts fra Las Palmas.

Svendborg. Roska, Petersen, ankom til Harburg 11. Marts. — Fylla, Rasmussen, ankom til Harburg 11. Marts. — Urania, Nielsen, ankom til Stege 11. Marts. — Martin, Wilde, ank. til Charlestown (Cornwall) 11. Marts. — Doris, Købke, ankom til Hamburg 10. Marts. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til South Alloo 12. Marts. — Newsky, Nielsen, ank. til Falmouth 12. Marts. — Pallesen, Jensen, ankom til Göteborg 12. Marts. — Rossing, Hansen, ankom til Landskrona 13. Marts. — Cathrine, Hansen, ankom til Charlestown 13. Marts. — Standard, Rasmussen, ankom til Leith 12. Marts. — Najaden, Rasmussen, ank. til London 14. Marts. — Solon, Rasch, ankom til London 13. Marts. — Nanna, Baagøe, ankom til Leeds 13. Marts. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Kristiania 15. Marts. — Iris, Hansen, ankom til Drøbak 17. Marts. — Mine, Nielsen, ankom til Frederiksstad 18. Marts. — Valdemar, Andreaesen, ankom til Göteborg 18. Marts. — Gæa, Petersen, ank. til Drammen 18. Marts. — Aksel, Rasmussen, ankom til Frederikshald 17. Marts. — Lotz, Gansen, ankom til Kristiania 17. Marts. — Cimbria, Nielsen, ank. til Frederiksstad 17. Marts. — Yrsa, Rasmussen, ankom til Cette 18. Marts. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Anstruther 16. Marts. — Minerva, Fuglsang, ank. til Trappany 17. Marts. — Concordia, Henriksen, ankom til Drøbak 17. Marts. — Hertha, Hansen, ankom til Drøbak 18. Marts. — Roma, Jensen, ankom til Drøbak 18. Marts.

Ærs. Eden, Petersen, ankom til Yarmouth 11. Marts. — Malfridur, Hansen, ankom til Ystad 12. Marts. — Kirstine Jensen, Raahauge, afgik fra Bridgewater 13. Marts. — Valkyrien, Weber, ankom til Rotterdam 13. Marts. — Ameta, Simonsen, ankom til Rio Grande 13. Marts. — Astræa, Svane, ank. til Hamburg 14. Marts. — Kirstine, Rasmussen, ankom til Stralsund 14. Marts. — Industri, Raahauge, ankom til Kirckaldy 13. Marts. — Rise, Bager, ankom til Rio Grande 14. Marts. — Veritas, Staugaard, afgik fra St. Ybes 13. Marts. — Vigilant, Rasmussen, ank. til Cadiz 14. Marts. — Gemma, Hansen, ankom til Cardiff 15. Marts. — Svauen, Möllmann, ank. til Great Yarmouth 15. Marts. — Bertha, Carlsen, ankom til Aalborg 15. Marts. — Norden, Rasmussen, ankom til Frederiksstad 15. Marts. — Mathilde, Hansen, afgik fra Marstal 15. Marts. — De tvende Brødre, Boye, afgik fra Marstal 15. Marts. — Th. Lohse, Boye, ankom til Abus 15. Marts. — Ægir, Petersen, ank. til Laurvig 15. Marts. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom til Frederiksstad 15. Marts. — Rolf, Christensen, passerede St. Catherines Point 15. Marts. — Apollo, Albertsen, ankom til Göteborg 18. Marts. — Mariane, Andersen, ank. til Langesund 18. Marts. — Rigmor, Petersen, ankom til Nørresundby 18. Marts. — Johanne, Stegmann, ankom til Horsens 18. Marts. — Zeus, Sørensen, ankom til Halmstad 18. Marts. — Elise, Petersen, ankom til Helsingborg 17. Marts. — Nielsine, Christensen, ank. til Helsingborg 17. Marts. — Spica, Boye, ankom til Nakskov 17. Marts. — Skirner, Rasmussen, ankom til Göteborg 19. Marts. — Gloria, Petersen, ankom til Göteborg 18. Marts. — Kiana, Christensen, afgik fra Holbro 18. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Sundet. Saltholm-Flak NV. Klokketønden „Saltholm-Flak NV.“ er atter udlagt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Trädgårdgrund. I Foraaret 1907 forandres Lyset paa den til Forsøg i 1906 ved Trädgårdgrund udlagte Lystønde fra blinkende til hvidt, fast Lys.

Tyskland. Kieler Fjord. Fra 9de April til 6te Juni 1907 afholdes Skydeøvelser i Kieler Fjord fra Kl. 8 Fm. til Kl. 3 Em. Pladsen begrænses mod N. af Linjen Bülk—Fyrskibet „Bülk“—Stein, mod Ø. af Meridianen gennem Stein, mod V. af Meridianen gennem Bülk og Kysten fra Friedrichsort til Bülk mod S. af Linjen Friedrichsort til Korügen Bro. Fra 24de Maj til 6te Juni er N.-Grænsen Breddeparallelen 54° 30' N. Br. Naar der skydes, hejses paa Bülk Fyrtaarn, Fyrskibet „Bülk“ og Friedrichsort Fyrtaarn, samt paa Fortet, hvorfra der skydes, en rød Stander og en Kegel med Spidsen opad, og Pladsen er da spærret for al Sejlads, undtagen for Postdamperne. Fra 9—10 og 11½—12½ Fm. skydes ikke. Den 5te og 6te Juni fra 8 Fm.—2 Em. og om Natten den 13de, 15de, 16de og 17de Maj fra 8 Aften til 2 Morgen er Pladsen tuldstændig spærret, undtagen for Postdamperne. Fartøjer, der fører gult Flag for eller rød Lanterne over Toplanterne, ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Palmerort“ atter udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Indtil Begyndelsen af Oktober 1907 er Fyrskibet „Eider“ nu ombyttet med et Reservefyrskib. Det har ingen Ballon paa Toppen.

Eider. Fyrskibet „Eider Galliot“ er atter udlagt.

Elben. I Elben foretages Sommerafmærkningen i Marts 1907.

Cuxhaven. Fra 2den April til 27de Maj 1907 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven i c. 5 Timer Nat og Dag omkring Lavvandstid. Pladsen begrænses mod N. af Linjen Tønde M—Tønde 9, mod S. af Linjen Altenbruch Kirke—Tønde 17 eller af Tønde J—Fyrskibet „Elbe IV“—Tønde 7. Naar der skydes, ligger Dampere med rødt Flag ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Fyrskibet „Elbe V“ kan være inddraget. Anvisninger skal ubetinget følges.

Dampere „Makrole“ er sunket i 11 Fv. Vand i Elben mellem Fyrskibene „Elbe I“ og „Elbe II“. 54° 0' N. Br. 8° 19' Ø. Lgd.

Pagensand. Arbejderne ved Borttagning af Vraget af Lægterøen „Adam VI“. S. for Pagensand, er atter begyndt. De sædvanlige Signaler vises fra Stedet.

Bönhasensand. I Marts 1907 flyttes sort Lystønde Nr. 12. c. 1½, Kbl. op ad Floden til 53° 32' 39" N. Br. 9° 52' 51" Ø. Lgd. De sorte Spidstønder Nr. 13 og 14 flyttes i deres Tværmærker saa meget hen imod Bönhasensand, at de kommer til at ligge i Linjen mellem Lystønde Nr. 12 og den røde og sorte Lystønde ved Bönhasensand øvre Ende.

Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønderne 1 og 5 i Jade atter udlagt.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde 4 i Jade atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

I sidste Halvdel af Marts eller første Halvdel af April 1907 afholdes Sømineøvelser ved Geniusbank. Pladsen begrænses mod N. af Linjen Hooksiel Mølle—Tønde 15, mod S. af Linjen Rüstiersiel—Fyrskibet „Geniusbank“, mod Ø. af Linjen Tønde 16—Tønde 18, mod V. af Wattet. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger Kraner, som man skal gaa Ø. om. Fartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Fra 1ste April—1ste Oktober 1907 foretages Sømineøvelser i Vareløer Tief. Pladsen begrænses mod N. af en Linje i V. fra Tønde 23, mod Ø. af 19 Fods Kurven, mod S. af en Linje i Ø. fra Tønden Varel B og mod V. af en Linje i N. fra samme Tønde. Pladsen, der er afmærket med Bøjer med rødt Flag, er spærret for al Sejlads.

Fyrskibet „Borkum Riff“ ØSØ. En Damper har stødt paa en Hindring, som laa i 12 Fv. Vand, ØSØ. fra Fyrskibet „Borkum Riff“. 53° 47' N. Br. 6° 32' Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er et Reservefyrskib udlagt paa Fyrskibeet „Borkum-Riff“ Station.

Holland. Zeegat van Texel. Malzwin. I Malzwin er Sømineøvelsespladsen afmærket saaledes: S.-Enden med en rød

og sort tærnet Stumptønde med Kryds, der ligger i Mærket „Kijkduin Fyrtaarn midt imellem Taarnene paa Katholsk Kirke og Helder Kirke“, 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd. Ø.-Enden med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds, i samme Mærke, 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 2" Ø. Lgd., N.-Enden med den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant, Bollen. og V.-Enden med Torpedofartøjet „Mercur“ eller en Dampbarkas. Naar et af disse hejser rødt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads.

Paa Texel Red er tæt ved S.-Kysten udlagt to røde Spidstønder paa 52° 58' 12" N. Br. 4° 48' 30" Ø. Lgd. og 52° 58' 51" N. Br. 4° 50' 58" Ø. Lgd. De er Skibsfarten uvedkommende.

Zuiderzee. Den rød og sort vandret stribede Lystønde i Malzwin er atter udlagt.

Texelstroom og Inshot. I Texelstroom er den sorte Lystønde Nr. 3, Riepel, og i Inshot den røde Lystønde Nr. 5, Oude Vlie, atter udlagt og Vintersømærkerne inddraget.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Vraget af Damperen „Berlin“, i Indløbet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, er til Dels borttaget, og uskadeligt for Skibsfarten c. 100 Alen uden for Hovedet af Noorddam. Masten er borttaget og Afmærkningen inddraget. 51° 59' 11" N. Br. 4° 5' 6" Ø. Lgd.

Nieuwe Maas. I Nieuwe Maas er den mindste Dybde fra Rotterdam til Noord 15 Fod tæt Ø. for Slikkerveer.

Zeeqat van Brouwershaven. Oost- og West-Hellegat. I Oost-Hellegat er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 8 med Kegle flyttet til 51° 42' 35" N. Br. 4° 23' 48" Ø. Lgd. I West-Hellegat er Spidstønde Nr. 9 inddraget. 51° 42' 36" N. Br. 4° 23' 22" Ø. Lgd.

I Oost-Hellegat er den mindste Dybde 9 Fod mellem Spidstønde Nr. 5 og Stumptønde Nr. 5.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dover. Kranerne paa Enden af S.-Bølgebryderen og Pælene som nedrammes, ved Dover, strækker sig 40 Alen ud V. for Fyrene, som afmærker Bølgebryderens Yderende. hvortor man skal gaa mindste $\frac{1}{2}$ Kbl. uden om disse. 51° 6', N. Br. 1° 19', Ø. Lgd.

Fyrakibet „Royal Sovereign“. Damperen „Frognor“ er sunket c. $\frac{1}{2}$ Kml. S. 49° Ø. fra Fyrskibet „Royal Sovereign“. En grøn Vragtønde er i 12 Fv. Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. t. N. for Vraget. 49° 42', N. Br. 0° 27', Ø. Lgd.

England V.-Kyst. Morecambe Bay. Fleetwood. Ved Fleetwood skal N.-Pieren forlænges S. efter. Paa S.-Enden af Stilladset tændes derfor to røde, faste Fyr, som man skal holde klar af. 53° 56' N. Br. 3° 1' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Anse de l'Aiguillon. Om kort Tid ombyttes Anduvningstønden ved Anse de l'Aiguillon med en rød og sort vandret stribet, cylindrisk Lystønde, der viser hvidt fast Lys. Flammens Højde: 18 Fod. Lysevnen: $9\frac{1}{2}$ Kml. 46° 15' 44" N. Br. 1° 11' 23" V. Lgd. Samtidig slukkes det hvide, faste Fyr paa Pointe de l'Aiguillon.

Canada. River St. Lawrence. Saguenay River. Lark Islet. Taagesignalet med Damp-Taagehorn ved Lark Islet Fyr gives ikke mere.

Les Eboulements. Cap St. Joseph. Fyret paa Les Eboulements Regerings Værft paa River St. Lawrence N.-Kyst er forstærket. Det viser hvidt, fast Lys. Synsvidden: 9 Kml. Linseapparat af 5te Orden.

Nova Scotia S.-Kyst. Egg Island. Fløjtetønden 5 Kml. S. for Egg Island Fyr er ombyttet med en rød, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket „Egg Island“, der viser rødt Lys med hyppige Formærkelser. Flammens Højde: 29 Fod.

Lahave. Klokketønden udenfor Indløbet til Lahave River er ombyttet med en rød, cylindrisk Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Thieves Ledge. Vraget af Skonnerten, som var sunket $\frac{3}{8}$ Kml. S. 4° Ø. fra Thieves Ledge Fløjtetønde, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Cape Cod Bay. Plymouth Harbor. Manomet Point. Mary Ann Rocks. Omtrent den 20de Marts 1907 udlægges en Spirtønde i 26 Fod Vand, c. 1 Kbl. SØ. for Mary Ann Rocks, fra Center Hill Point i N. 23°, Ø. og fra Duxbury Pier Fyr i S. 54 $\frac{1}{4}$ ° Ø.

Vineyard Sound. Cottage City. Det grønne, faste Fyr paa Ø.-Enden af S.-Bølgebryderen ved Indløbet til Lake Antony, Cottage City, er forandret til et rødt, fast Fyr. 41° 27' 38" N. Br. 70° 33' 26" V. Lgd.

Nobska Point. Lægteren „Pemberton“ er sunket 1 Kml. N. 69 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Nobska Point. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 6 Fv. Vand udlagt ved Vraget.

New York. New York Upper Bay. Governors Island. Lægteren, som var sunket $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 9 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Governors Island Klokke-tønde, er optaget og Afmærkningen inddraget.

New Jersey. Hudson River. Fort Lee. En Kanalbaad er sunket ud for Fort Lee, fra Jeffreys Hook Fyr i S. 69 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra Enden af Værftet ved 155th Street i N. 27 $\frac{1}{2}$ ° V. En sort Spirtønde er i 18 Fod Vand udlagt tæt ØSØ. for Vraget.

Maryland. Baltimore Harbor. Fort Mc. Henry Channel røde Spirtønde Nr. 50 er i 29 Fod Vand udlagt ved Bøjningen af den 34 Fods gravede Rende i Baltimore Harbor, fra Canton Elevators Yderende i S. 83° V. og fra Lazaretto Point Fyr i S. 24° Ø.

Virginia. James River. Pagan Creek. Gap Shoal. Gap Shoal Fyr ligger $\frac{1}{6}$ Kml. S. 73 $\frac{3}{4}$ ° V. fra White Shoal Fyr og $\frac{1}{6}$ Kml. S. 89 $\frac{2}{3}$ ° V. fra Aaron Shoal Fyr.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Bahía de Todos os Santos. Ubaranas Rocks. Grundene Ubaranas Rocks, kaldet Onda Pequena og Onda Grande, ved Indløbet til Bahía de Todos os Santos, ligger 5 Kbl. S. 78° V. og 2 Kbl. S. 12° V. fra Ø.-Enden af Itapuanzinho Point. Grundt Vand synes ogsaa at strække sig 4 Kbl. S. 12° V. ud fra samme Pynt, der ligger paa 13° 1' S. Br. 38° 28' V. Lgd.

Grunden, hvorpaa Damperen „Manau“ formentes at være stødt, 4 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 75° Ø. fra San Antonio Point Fyr, er for-gæves eftersøgt, men udtages dog ikke i Kortene; dens Beliggenhed er usikker. 13° 2' S. Br. 28° 27', V. Lgd.

Argentina. Port Belgrano (Bahía Blanca). Recalada. Recalada hvide Blinkfyrligger paa 38° 59' 30" S. Br. 61° 15' 50" V. Lgd. Kystlinjen er fejlt aflagt i Kortene, da Fyrtaarnet staar paa Kysten, der strækker sig fra det i Retning S. 89° V. og N. 79° Ø.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.-Kyst. Piombino. Den 1ste April 1907 nedlægges Piombino Semafor Station.

Italien. Isola Pontine. Isola Ventotene. Den 1ste April 1907 nedlægges Ventotene Semafor Station.

Østerrig-Ungarn. Pola. Kap Compare. N. for Kap Compare er udlagt to Tønder c. $1\frac{1}{2}$ Kbl. henholdsvis N. 10° V. og N. 7° Ø. fra Kap Compare Fyr. Det er forbudt at gaa mellem Tønderne og Kap Compare. Fyret ligger paa 44° 52', N. Br. 13° 47', Ø. Lgd.

Grækenland. Euboa N. Pondiko Nissi. Paa N.-Siden af Pondiko Nissi er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys fra S. 77° V. gennem V. til N. 2° V., Lys med Formærkelser fra N. 2° V. gennem N. til N. 7° Ø. over Grunden Myrmix (Loph-teri), hvidt, fast Lys fra N. 7° Ø. til N. 14° Ø., rødt, fast Lys fra N. 14° Ø. til N. 54° Ø. over Øen Skiathos og omgivende Grunde, hvidt fast Lys fra N. 54° Ø. gennem Ø. til S. 43° Ø. Flammens Højde: 194 Fod. Synsvidden: 22 Kml. for hvidt, 14 Kml. for rødt Lys. Linseapparat af 3die Orden. Rundt, c. 70 Fod højt Taarn. 39° 3' N. Br. 23° 21' Ø. Lgd.

Algier. Cap de Fer. I 1907 forandres Cap de Fer Fyr, der hver 1 Minut viser et rødt og et hvidt Blink, til et hvidt Lynfyrl, der hver 15 S. viser Tre-Lyn, Lyn 0., S. Mørke 2., S., Lyn 0., S., Mørke 2., S., Lyn 0., S., Mørke 8., S. Lysevnen: 30 Kml. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Arbejdet tændes paa Fyrtaarnets Galleri et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. Lysevnen: 14 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

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

Røde Hav V.-Kyst. Sheikh el Barghut. Sanganeb Reef. Fyret paa Sanganeb Reef er et hvidt Lynfyrl, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn $\frac{1}{2}$ S., Mørke 4 $\frac{1}{2}$ S. Flammens Højde: 160 Fod, Synsvidden: 20 Kml. Linseapparat af 1ste Orden. Brunt, c. 175 Fod højt Gittertaarn, der staar c. $\frac{1}{4}$ Kbl. fra Revets S.-Ende, omtrent paa den gamle Baakes Plads. Det midlertidige Fyr er slukket.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Fransk Indo-Chine. Golfe du Tonkin. Iles Norway. Iles Norway Fyr er nu forandret og viser hvidt Et-Blink hver 5 S. Det midlertidige Fyr er slukket.

Hong Kong. China. I Hong Kong Havn er Flagskibets Fortøjning flyttet 4, Kbl. N. 65° Ø. hen, til 4, Kbl. N. 61° V. fra Kellest Island Flagstang. 22° 17', N. Br. 114° 10', Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Færøerne. — Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleras Indbringelse til Færøerne m. m., jfr. Bekendtgørelse af 16de

Oktober 1879, er sat i Kraft overfor alle Skibe, der ankommer til Færøerne fra Dunkerque, hvor der er forefaldet Tilfælde af sorte Kopper.

De anførte Bestemmelser er herefter i Virksomhed overfor alle ægyptiske Havne og Dunkerque.
Italien. — Alexandria er erklæret fri for Pest.
Sverig. — Sidney er erklæret for pestsmittet.

INDHOLD:

Navigationsvæsnets Ordning. — Kjøbenhavn, d. 21. Marts 1907. — Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. — Kaptajn C. C. de Villeneuve-Staal. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Breddes 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Roter og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for Aaret 1906 udbetales fra i Dag med 50 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, St., fra Kl. 11—1, mod Aflevering af Aktiernes Kupons. Kjøbenhavn, den 11. Marts 1907.

P. B. V.
Peter Brown.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Marts 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	— ¹ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Danmark.....	99	71 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂
Norden.....		96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	75— ¹ / ₄	75 ¹ / ₄	75 ¹ / ₂
Carl.....	98 ¹ / ₂	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Dannebrog.....		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
Skjold.....	72 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	72 ¹ / ₄	72 ¹ / ₂
Urania.....	55—54 ¹ / ₂ — ¹ / ₂	55	56
Union.....	77	76 ³ / ₄	77
Dampsk. af 1896.....		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Højmdal.....		111 ¹ / ₄	116
Østasiatiske.....	145— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	145	145 ¹ / ₄
Østersøen.....		82	85
Nordsøen.....	30— ¹ / ₂ —81	30	32
Gorm.....		—	105
Torm.....		75	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		78	96
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		26	30
Foren. Bugser-Selsk.....		65	75
Dansk-russisk Dampsk.....	112 ¹ / ₂ —118	112 ¹ / ₂	113
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	105
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97.	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87 ¹ / ₂	88
4 % — — — 2. Serie..		93	93 ¹ / ₄
4 % — — — 1. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87	87 ³ / ₄
4 % — — — 7. — ..		93	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92	94
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		93	93 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	147 ¹ / ₂	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₂
Privatbank.....	128 ¹ / ₂ — ³ / ₄	128 ¹ / ₂	128 ³ / ₄
Landmandsbank.....	145— ¹ / ₄	144 ³ / ₄	145
Handelsbank.....		136 ³ / ₄	137
Grundejerbank.....		122 ¹ / ₂	123 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	94 ³ / ₄ —95	94 ³ / ₄	95
Helsingørsk Jærnsk.....	96	96	96 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	173 ³ / ₄ —174	173 ³ / ₄	174
Bryggeri Aktier.....	138 ¹ / ₂ — ³ / ₄	138 ¹ / ₂	138 ³ / ₄

Vekselkursen d. 19. Marts 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.06
London.....	18.29	18.24
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	150.90	—
Wien.....	78.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Marts 1907.

Russiske Noter.....	215.10
4 % Russiske Consols.....	73.40
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	—
5 % Mexikanske 1899.....	100.40
5 % Rumænske Stats.....	100.10
4 % — — — 1890.....	92.60

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

„Foren. Dampsk.“ 280,000, „Ny foren. Dampsk.“ 84,000, „Carl“ 44,000, „Norden“ 52,000, „Skjold“ 64,000, „Urania“ 160,000, „Dannebrog“ 62,000, „Danmark“ 36,000, „Union“ 60,000, „Dampsk. af 1896“ 34,000, „Østas. Komp.“ 300,000, „Kbhvn.“ 24,000, „Helsingør Dampsk.“ 2,000, „Dansk-Russ. 16,000, „Nordsøen“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 18 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt. og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½, à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibeafgift</p> <p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " " "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsæværker, Varekure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibaværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden uden for Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodestation, en Lods-kutter ligger som Regel uden for eller inden for 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. Kubikavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 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 & 19 Fod.	Bolværkpenge: 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. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Månederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenget betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning 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-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk. Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 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.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibsmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Løsnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørger 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.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods- takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørger af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901-6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emaljen

paalægges varm — 1½“ tyk — paa alle seadanne indvendige Steder i Skibe, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Stenfiskerfartøj,

godt udhalet, der laster 46 Tons med 6 Fods Dybgaende, er billig til Salg ved Overretssagfører V. Larsen, Storehedinge, eller Lods P. Andresen, Rødvig.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42.

De private Assurandører lim.

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

Aktieselskabet**Dampskibsselskabet „Skjold“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen
den 22de Marts 1907 Kl. 3 i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1906.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1907—08.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.
4. Forslag til Forandring af Vedtægterne.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 20de Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænde-haveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 14de Marts 1907.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet**Dampskibsselskabet „Carl“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen
den 22de Marts 1907 Kl. 3 i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1906.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1907—08.
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 20de Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænde-haveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 14de Marts 1907.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet**Dampskibsselskabet „Gorm“.**

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen
den 22de Marts 1907 Kl. 3 i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1906.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance for 1907—08.
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 20de Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 14de Marts 1907.

P. B. V.
L. H. Carl.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ
Plade 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigations-skolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankenstelnens Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598.

Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibeinventar, Ankre, Kæder etc.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. 6291,

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærb-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gæstrikshavn ved Langebro.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

**Havnearbejdernes
Andels-Losseklub**

Aarhus
paatager sig alt Losse- og Lædnings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.
Erbødigt
Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 440

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25.064.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt Tigr.: „Hansen“

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufverl förening

Har åran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

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

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

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.
Telegramadresse: Rømer.

Wonsild & Søn.
Skibsmæglere og Dampskibsagenter.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Karl Bostrøm
Hangø, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsexpedition og
Speditionsforretning.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufving enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland
Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Thomas Møller
Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og
Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Telegramadr.:
„Smiths.
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smiths.
St. Petersburg“

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

ESBJERG REBSLAAERI

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tøller

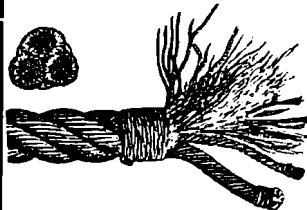
Prøv engang ufortødt 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser



(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bejelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eff. A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.

De bedste Varer her paa Pladsen.

H. Steensen's

Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Marts 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1718. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
or Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Efft., St. Annaplad 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with
PNEUMATIC PLANT
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

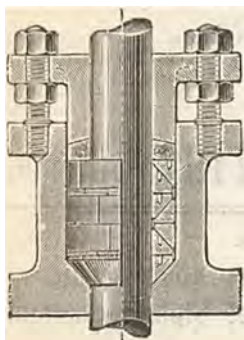
uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: **Kjøbenhavn K.**
Amaliegade 31.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



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

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

„Wolverine“ Baade-Motorer løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs-
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophøjebeddinger.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „**Water Lights**“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Bopæl:

Westend 8, 3. Sal.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for Aaret 1906 udbetales fra i Dag med
50 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43
St., fra Kl. 11—1, mod Aflevering af Aktiernes Kupons
Kjøbenhavn, den 11. Marts 1907.

P. B. V.

Peter Brown

LANDMANDSBANKEN

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

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisboen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampplougværk.

Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen

Telefon 7262.

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

Kjøbenhavn, d. 28. Marts 1907.

Sø- og Handelsrettens Dom i „Mistral“ Sagen, der fandtes gengivet i sidste Nummer af Bladet, har i ret vide Kredse været imødeset med megen Interesse. Ikke just i Anledning af selve Bjærgningen, thi det Stykke Arbejde, som Svitzer præsterede ved denne Lejlighed, adskiller sig ikke væsentligt fra saa mange andre flinkt udførte Bjærgninger, som de velkendte Dykkerbaade har paataget sig. Nej, Brændpunktet for Interessen laa ganske afgjort ikke paa Strandingstedet denne Gang, men knyttede sig derimod til den Institution, der er almindelig kendt under Navnet „Den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn til Fastsættelse af Bjærgeløn“, thi efter alt hvad der var gaaet forud, maatte Rettens Dom realiter komme til at betegne en Værdsættelse af Voldgiftsdomstolens Afgørelser, ikke blot saavidt „Mistral“ Sagen angaar, men i al Almindelighed. Vi tror nok at turde sige, at dette Syn paa Retssagen sikkert har været fælles for alle Parter forinden Dommens Afsigelse — om det ogsaa er det nu, post festum, er maaske mere tvivlsomt, men denne Side af Sagen har formentlig ikke mere Interesse, end at man roligt kan forbigaa den.

Den permanente Voldgiftskommission, der, om vi husker ret, har bestaaet i 16 à 17 Aar, er som bekendt i sin Tid nedsat paa kjøbenhavnske Søassurandørers Initiativ og maa vistnok siges at have virket til disses Tilfredshed i hele det forløbne Tidsrum, ja, ikke blot til disses men ogsaa i vid Udstrækning til andres Tilfredshed, thi medens den oprindelig kun behandlede de Sager, til hvis Afgørelse den netop var nedsat, blev det i Aarenes Løb mere og mere almindeligt, at ogsaa udenlandske Redere og Assurandører fandt sig foranlediget til at skyde sig ind under dens Afgørelse. De sidste Aar har imidlertid tilsyneladende gjort det forbi med Udlandets Tilfredshed, i alt Fald at dømme efter de hyppige og voldsomme Angreb, som baade Voldgiftskommissionen og selve Bjærgningsentreprisen har været Genstand for i en Række udenlandske og nu senest ogsaa et dansk Blad — men ogsaa kun tilsyneladende; thi den, der har haft Lejlighed til at undersøge de mange Klager paa nærmere Hold, har næppe næret Tvivl om, at Majoriteten af Angrebene stammede fra en og samme Kilde, og at det af den Grund kunde være tilstrækkeligt at behandle dem summarisk og ikke enkeltvis. De tidligere Angreb forblev dog for saa vidt ikke ganske uden Resultat, som de vel nok var en medvirkende Aarsag til, at de fremmede Interesser der søgte Voldgiften fik en særlig Repræsentant indenfor den, og i denne Skikkelse har Voldgiftsdomstolen, om end sandsynligvis med nogen indre Friktion, fungeret — indtil „Mistral“ Sagen blev forelagt den til Paadømmelse.

Om denne Sag lykkedes det, som nævnt i den tidligere gengivne Sø- og Handelsretsdom, ikke Voldgiftskommissionen at komme til Enighed, idet et af dens Medlemmer ikke vilde indlade sig paa at fastsætte Bjærgelønnen til under 45,000 Kr., medens det sidst valgte Medlem, Hr. Allan Hansen, ikke mente at kunne gaa med til noget højere Beløb end 25,000 Kr. Sagen var dermed i Følge Forretningsgangen henvist til Afgørelse af Formanden, der ansatte Beløbet til 40,000 Kr., men denne lovlige Afgørelse nægtede Hr. Allan Hansen at

undertegne, hvad der naturligt maatte have til Følge, at hele Sagen maatte finde sin Afgørelse ved de sædvanlige Domstole, altsaa Sø- og Handelsretten.

Ved dennes Dom af 9. ds. blev Bjærgelønnen fastsat til 50,000 Kr., altsaa det dobbelte af det Beløb, som det ovenfor nævnte Medlem af Voldgiften ansaa for Maksimum, og 10,000 Kr. mere, end hvad Kommissionens Formand maatte betragte som Minimum*).

Med denne Afgørelse synes da den permanente Voldgiftskommission at have faaet al den Oprejsning, den billigvis kunde ønske, og alle Parter turde være berettiget til at forvente, at de langtfra tiltalende Angreb, som de sidste Aar har at opvise, en Gang for alle maatte været stoppet, thi noget tydeligere Bevis for Inkompetence hos den af de udenlandske Assurandører valgte Repræsentant kan vel vanskelig skaffes til Veje. Det er ganske vist saa, at den med Bjærgningsforhold ganske ukyndige mangan Gang maa studse over Størrelsen af de Beløb, der udbetales i Bjærgeløn, fordi han ganske savner Overblik over de truede Værdier, Bjærgningsmateriellet, Risikoen i det enkelte Tilfælde, Arbejdsforholdene paa Stedet, kort sagt alle disse forskelligartede Forhold, der tilsammen giver et Billede af Bjærgningen — men netop af den Grund burde vel i Grunden ogsaa det mindre kyndige Element have været holdt udenfor, naar Talen var om Dannelsen af en Voldgiftskommission til Afgørelse af saadanne Spørgsmaal. Paa den anden Side vil nu ganske vist næppe ret mange beskyldte Svitzer for at arbejde billigt, og i mange Tilfælde har Entreprisen sikkert ogsaa forlangt og faaet sit Arbejde godt betalt, men betegnende for Angrebene Karakter er det alligevel, at Striden just skulde dreje sig om vore hjemlige Farvande, eftersom det faktisk slet ikke er her, at Tyngdepunktet for Svitzers Virksomhed maa søges. Det er os bekendt, at den Kapital, Svitzer arbejder med i vore egne Farvande, oftest kun forrentes efter en saare beskedene Maalestok, og naar Entreprisen i det hele kan opvise saa smukke Resultater som den kan, da skyldes dette i første Linje helt andre Virkefelter som f. Eks. Middelhavet og Østasien.

Alt i alt maa da „Mistral“ Sagen siges at have gjort sin Nytte ved at bidrage væsentligt til at klare Begreberne om Fastsættelse af Bjærgeløn, og forhaabentlig vil den skaffe den permanente Voldgiftskommission den Ro til sit Arbejde, som den med Rette kan gøre

*) I norske Blade har vi set anført en Paastand om, at den af Retten fastsatte Bjærgeløn endvidere skulde overstige, hvad Svitzer havde forlangt, med 5000 Kr.

For saa vidt dette overhovedet lader sig betragte som en Misforstaaelse, maa den formentlig stamme fra, at det af Svitzer valgte Medlem af Voldgiften har ment at kunne gaa saa langt ned som til 45,000 Kr. for derved at opnaa en enstemmig Paadømmelse. Voldgiftens Medlemmer staar imidlertid fuldstændig frit til alle Sider; det af Svitzer i sin Tid valgte Medlem fremsætter overhovedet ikke Krav paa Entreprisens Vegne, og den nævnte Paastand savner allerede af den Grund ethvert Grundlag.

Kun for Sø- og Handelsretten kan der være Tale om Krav, fremsat fra Svitzers Side, og her paastod Entreprisen sig som bekendt tillagt en Bjærgeløn af 25 pCt. af de bjærgede Værdier, der var ansat til ialt 271,655 Kr. 17 Øre.

Krav paa. Thi det beror ganske paa en Misforstaaelse, naar det fra flere Sider har været hævdet, at „Mistral“ Sagen medførte en Sprængning af Voldgiftskommissionen. Den bestaar jo nemlig stadig i sin oprindelige Sammensætning og vil vedblivende udføre de Funktioner, som den blev nedsat til at varetage, medens det naturligvis maa staa de utilfredse fremmede, der i sin Tid selv ønskede Tilladelse til at benytte Voldgiften, frit for i Stedet at benytte Domstolene — indtil de atter en skønne Dag lærer at indse, at den permanente Voldgiftsret trods alt betegner den letteste Løsning af Tvistspørgsmaal med Hensyn til Fastsættelse af Bjærgeløn.

Den 25. ds. afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforklaring i Anledning af Skoleskibet „Viking“s Kæntring ved Refshaleøen d. 19. Marts.

De vidtløftige Forhandlinger, der optog den største Del af Dagen, viste klarlig, at det ny Skoleskib er i Besiddelse af en meget betydelig Stivhed, idet Skibet, efter hvad Direktør Meldahl oplyste, umiddelbart forinden Kæntringen — d. v. s. i fuldkommen tom Tilstand og med alle Ræer til Vejrs — havde en Metacenterhøjde af c. 2,7 Fod. Stabilitetskurven havde under de samme Forhold sit Maksimum ved 18° Krængning, og Stabiliteten ophørte først ved c. 33° Krængning.

Allerede heraf maatte det da blive en Følge, at Aarsagen til Uheldet bør søges, ikke i Skibets Konstruktion, men i Værftets Dispositioner over den endnu ikke afleverede Nybygning, hvad de aflagte Forklaringer blot yderligere tjente til at understrege. Om dette syntes der da ikke heller at herske Spor af Tvivl, men desto mere om hvad der kunde være den øjeblikkelige Aarsag til Kæntringen.

Medens Direktør Meldahl bestemt vilde hævde, at den Omstændighed, at der, efter Ordre af Underledelsen, var paabegyndt Fyldning af Tank Nr. 3 10 à 15 Minuter forinden Kæntringen, netop havde bevirket denne, var navnlig Underdirektør Aamundsen af den Mening, at de faa Tons Vand det her drejede sig om nærmest vilde være uden Betydning. Langt snarere vilde han mene, at de haarde Pust i Bygterne i Forbindelse med, at Garneringen i Højtanken af Hensyn til en umiddelbart forestaaende Prøve af denne var flyttet op paa Tankdækket, det indtraadte Højvande og deraf følgende reducerede Støtte for Skibet var den direkte Aarsag.

Navnlig Spørgsmaalet om den paabegyndte Tankfyldning og dennes mulige Konsekvenser optog en stor Del af Forhandlingerne, uagtet man paa Grund af de givne Momenter Ufuldstændighed og Unøjagtighed i hvert Fald indtil videre vil være ude af Stand til at levere en virkelig Løsning af dette Spørgsmaal.

For vort Vedkommende kan vi dog ikke tillægge denne Side af Sagen nogen blot tilnærmelsesvis afgørende Betydning med Hensyn til Vurderingen af den begaaede Fejl, thi hvis Fyldningen af Tanken i sig selv betegnede nogen Fare under de forhaandenstående Omstændigheder — og dette kan der vel næppe være nogen større Tvivl om — saa burde Overledelsen vel i al Fald udtrykkelig have givet Besked om dette Forhold, saameget mere som der allerede paa et tidligere Tidspunkt havde været givet Ordre til at fylde den samme Tank, da der fra forskellig Side var fremkommen Betænkeligheder med Hensyn til at lade Skibet henligge uden Ballast. Den ved hin Lejlighed paatænkte Fyldning fandt imidlertid ikke Sted, idet Skibbygningsdirektøren ved nærmere Overvejelse fandt den overflødig og derfor stoppede den. Her forekommer det os imidlertid vedblivende, at vi er ved Sagens Kærne, thi samtlige de øvrige Omstændigheder kan dog fornuftigvis ikke veje stort mod det ene, at man letsindigt — og hermed mener vi uden nogen

virkelig akseptabel Grund — har undladt at træffe den simple Sikkerhedsforanstaltning at forsyne Skibet med en Smule Ballast for alle Tilfældes Skyld, og denne Letsindighed bliver blot saameget større derved, at alle de mere praktisk uddannede Folk, der havde med „Viking“s Udrustning at gøre, i Tide og med tilstrækkelig Tydelighed har givet til Kende, hvad deres Mening om Ballastspørgsmaalet var.

Paa- og Afmønstring af norske Søfolk i Norge. Udenrigsministeriet henleder Skibsrederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa Bestemmelserne i den norske Mønstringslov af 29. Juni 1888 § 14 (jfr. Reglement for Udskrivning af det søfarende Mandskab af 5. November 1900 § 43), hvorefter Førere af fremmede Nationers Fartøjer, som i Norge forhyrer eller afskediger norske Folk, skal paa- og afmønstre disse for de norske Indrulleringsbetjente, hvad enten Fartøjerne gaar i udenrigsk eller indenrigsk Fart. For Overtrædelse af denne Bestemmelse idømmes der Skibsførerne Bøder efter norsk Straffelovs § 414.

Navigationsvæsnetts Ordning.

Revisionen af Lovene om Navigator- og Maskinistuddannelsen samt Sønæringsloven.

I Tilslutning til de i sidste og forrige Nummer af Bladet gængivne Indstillinger fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Marineministeriet og Indenrigsministeriet af 27. Oktober 1903 gengiver vi nedenstaaende Indstilling af 16. Oktober 1903 fra Foreningen til Søfartens Fremme til Marineministeriet, der sammen med de ovenfor nævnte gav Anledning til Nedsættelsen af Kommissionen af 11. Januar 1904:

Efter at vor Forening ved Skrivelse af 25. Juni 1886 havde henledet Ministeriets Opmærksomhed paa de da bestaaende Forhold ved Uddannelsen af Befalingsmænd til Koffardimarinens, nedsatte Ministeriet under 6. November s. A. en Kommission til at fremsætte Forslag til Forandringer i Navigationsvæsnet og de dagældende Sønæringslove. Det er denne Kommissions Betænkning — af 28. Marts 1889 — som, rigtignok med en Del Modifikation, er lagt til Grund for de nu gældende to vigtige Love: Loven om Sønæring m. m. af 25. Marts 1892 og den om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts s. A.

Vor Forenings Optræden ved denne saavel som ved tidligere Lejligheder viser, at Spørgsmaal om Koffardimarinens Opdragelse i lange Tider og i Overensstemmelse med Foreningens Opgave har beskæftiget vor Opmærksomhed. Og da vi nu formener, at Tiderne paany forlanger Forandringer, medens det er os bekendt, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har gjort en Indstilling til Ministeriet i denne Retning, har vi troet at gavne Sagen ved ogsaa at fremkomme med vor Udtalelse derom.

Den ved ovennævnte Lov fastsatte Ordning af Dæksbefalingsmændenes Uddannelse med to Eksaminer, af hvilke den sidste „udvidede“ kun var tvungen for Førere af Dampskibe i Emigrantfart, kunde passe ret vel for de daværende Forhold, hvor den oversøiske Fart med større Dampskibe her fra Landet endnu var af ringe Betydning. Men i Mellemtiden er Udviklingen gaaet stærkt i Retning af at benytte Dampere af stadig større Drægtighed og at beskæftige dem — ofte i længere Tidrum — i oversøisk Fart.

Der bliver herved paalagt Skibsføreren et langt større Ansvar end tidligere, baade paa Grund af det store Antal Menneskeliv, som findes om Bord, og tillige ved den forøgede Værdi af Skib og Ladning. I den

store Afstand han er fra sit Rederi og Assurandører, kommer Føreren til at optræde selvstændigt ved mange Lejligheder, hvor store Værdier er paa Spil, som ved Havarier og Kollisioner, ligesom han ogsaa ofte maa være den bestemmende i Spørgsmaal af almindelig kommerciel Natur. Han maa derfor være ret velkendt med Sølovgivningen og med en Del Handelslære. Ogsaa maa han være i Stand til at føre et ordentlig Regnskab med de ham betroede Værdier, og han maa kunne holde en forstandig Korrespondance. For at kunne navigere Skibet udenfor velkendte Farvande maa han kunne forstaa Farvandsbeskrivelser m. v., som er affattet paa Engelsk, og et ikke ringe Kendskab til dette Sprog bliver af denne Grund og af andre let forstaaelige — nødvendig.

Under Henvisning til 1886 Kommissionens Udtalelser, om at Forandringerne kun kan være de nødvendige til Sikkerhed for Liv og Gods paa Søen, maa Bestyrelsen fastholde, at hvad her er anført, er nødvendigt for denne Sikkerhed.

Der fattes nu betydeligt i, at vore Navigationsskole to Afdelinger giver Eleverne disse Kundskaber. Medens Fordringerne i de tekniske Fag, Navigation og Maskinlære maa anses tilstrækkelige, ja, for Navigationens Vedkommende maaske kunde reduceres noget, er Fordringerne i de øvrige større Fag, som Matematik, Dansk og Engelsk, saavel som Handelslære og Søret betydeligt under, hvad de burde være. Følgen heraf er naturligt, at Dannelsesniveaueet ikke staar paa den Højde, som maa forlanges af Mænd i saa ansvarlige Stillinger, som Førerne af større Dampskibe. Det er ret mærkeligt, at man ved de samtidig udkomne Bestemmelser om Maskinisteksaminerne i sidstnævnte Henseender har stillet strengere Fordringer end til Styrmandseksamen, og efter de Erfaringer, som nu foreligger, synes det ogsaa, som om Maskinisterne i Dannelsen i Almindelighed staar over Styrmandene, blandt hvilke deres Befalingsmænd tages, — et Forhold som jo ikke burde finde Sted.

Vi maa derfor indtrængende anbefale Ministeriet at skænke denne for Søfarten saa vigtige Sag en nøje Overvejelse.

En Forbedring i de bestaaende Forhold kan kun opnaas ved paa Uddannelsen at ofre mere Tid og deraf følgende Bekostning. Men naar man betænker, at der nu ved Kjøbenhavns Navigationsskole anvendes gennemsnitlig c. 12 Maaneder til at tage den almindelige Eksamen og c. 5 Maaneder til den udvidede, maatte man vel kunne forsøge denne Tid for Uddannelsen til en saa ansvarlig Stilling, som den at være Fører af et større Skib. Og vi tillægger heller ikke den forøgede Bekostning altfor stor Vægt.

Den nuværende almindelige Eksamen med nogle Tilføjelser, som senere skal blive nævnt, tænker vi os bibeholdt for alle Styrmande og for Førerne af Dampskibe og Sejlskibe i europæisk Fart, og af Sejlskibe t. Eks. under 500 Tons i oversøisk Fart. Den „udvidede“ Eksamen skulde da erstattes med en anden, hvorved Hensyn tages til ovennævnte Krav, og denne skulde være tvungen for Førerne af alle Dampskibe og af Sejlskibe — af t. Eks. over 500 Brutto Tons Drægtighed — i oversøisk Fart.

For den første Afdeling af Eksamen skulde vi heretter anse det fornødent, at man foruden de nu bestaaende Lærefag optog nogen Handelslære. En Skibsfører bør nutildags være bekendt med Befragtnings- og Assuranceforhold, han bør forstaa Betydningen af de legale Dokumenter, han underskriver, saasom Veksler, Konnossementer, Certepartier, m. m. — Endvidere et Kursus i Regnskabsvæsen. Dernæst Engelsk omtrent i den Udstrækning, som nu forlanges til den udvidede Eksamen.

Endelig anser vi det fornødent, at der her ligesom i andre Lande optages praktisk Sømandskab, deri indbefattet Kendskab til de simple Arbejdsmaskiner. Med Sejlskibenes Aftagen er Nødvendigheden herfor bleven alt mere kendelig.

Samtidig vilde vi finde det billigt, at Eksamen i Maskinlære bortfalder for de Elever, som ikke agter at gaa i Dampskibsfart, og for disse maatte da et særligt Eksamensbevis udstedes.

Ved den udvidede Eksamen havde vi tænkt os, at Fordringerne i Navigation og Geografi og Verjlære forblev uforandret, og at man forøgede Pensumet i Engelsk og i Søret og Handelsvidenskab; at man tilføjede Matematik i omtrent samme Udstrækning som for Maskinister, samt at Dansk og Fysik — derunder Elektricitetslære — optoges som Dannelsesfag.

Med disse Forandringer vilde der til Forberedelsen til den almindelige Eksamen udkræves c. 15 Maaneder og den „udvidede“ c. 9 Maaneder; i alt saaledes 2 Aar.

Den nuværende Lov om Styrmandseksamen § 4 bestemmer, at Vedkommende, for at kunne stedes til den første Afdeling, skal efter sit fyldte 14 Aar have faret til Sø i mindst 3 Aar eller efter det fyldte 17 Aar i 2 Aar, hvorimod der kun fordres for Indstilling til 2. Afdeling, at den første skal være bestaaet. Samtidig fordres efter Sønæringslovens § 11 5 Aars Søfart for at erholde Ret til at fare som Styrmand.

Det er herefter bleven en almindelig Praksis, at de unge Mænd i en saa tidlig Alder som muligt, naar deres Tid og Midler tillader det, tager begge Eksamens Afdelinger uden Afbrydelse. Under deres paafølgende Søfart, inden de opnaar at blive Styrmande, har de ingen Lejlighed til at anvende de erhvervede Kundskaber, medmindre det vistnok sjældnere Tilfælde indtræffer, at Skibsføreren interesserer sig for dem. De vil derfor ofte have glemt det meste, af hvad de har lært, forinden de faar Anvendelse derfor.

Ganske anderledes vilde de være stillet, saafremt det paabødes, at for at indstille sig til 2. Afdeling skulde de efter bestaaet 1. Afdeling have faret som Styrmand i et à to Aar, og de under denne Tid tagne Observationer skulde forelægges Eksamenkommissionen. Denne Bestemmelse, som er benyttet andetsteds, synes os særlig anbefalelig. De har derved tillige den Lettelse, at de under deres Styrmandstid er i Stand til at henlægge de fornødne Midler til Uddannelsen ved Skolens 2. Afdeling.

Efter saaledes at have fremsat vor Opfattelse om de Fordringer vi anser for mest nødvendige ved Navigationsundervisningen, staar det tilbage for os at udtale, at vi endnu ganske deler den Anskuelse, som fremsattes af vor Forenings Bestyrelse i 1886 om Ønskeligheden af, at Staten selv paatog sig Navigationsundervisningen ved Oprettelse af en eller flere Statsnavigationsskoler. Kun herigennem vil man kunne standse det for Elevernes Uddannelse saa skadelige Hastværk for at komme igennem Eksamen i kortest mulig Tid, som fremmes ved det nuværende System. Men vi skal hertil føje, at saafremt de af os foreslaaede Forandringer gennemføres, vil det forekomme os vanskeligt for en Del af de nuværende Privatskoler i Provinserne at tilvejebringe det fornødne Lærerpersonele.

Saafermt man derfor ikke vilde overlade hele den højere Uddannelse til de enkelte heldigere stillede, som Kjøbenhavns Navigationsskole, maatte Staten i hvert Fald overtage Forberedelsen til den udvidede Eksamen ved en eller flere „højere“ Statsnavigationsskoler.

S/S „Nicobar“s Brand.

Lørdagen den 23. Marts Kl. 10 afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforklaring i Anledning af, at S/S „Nico-

bar“, tilhørende det Østasiatiske Kompagni, i det indiske Ocean har haft Brand om Bord, hvorved Skib og Ladning er bleven betydelig beskadiget.

Mødt var Føreren Kaptajn Rambusch, 1. Styrmand Johansen, 2. Styrmand Beldring, 3. Styrmand P. Svarrer, 1. Mester Thomsen, 2. Mester Larsen, 3. Mester Feldthusen, Tømmermand Højsted, Matroserne Svalgaard, Hansen og Fyrbøderne Blomgreen, Petersen, Sørensen og Maansson.

Der fremlagdes et Uddrag af Skibets Dagbog. Af denne fremgik følgende:

Torsdagen den 6. Decbr. f. A. Kl. 9 mærkedes, at der kom Røg ud af Bunkerluftrørene, hvorfor der straks aabnedes for Dampindblæsningen i 2 Timer, hvorefter Røgen holdt op; heller ikke fandtes der ved Undersøgelse af Bunkerne Tegn til Ild. Søndagen den 9. Decbr. Kl. 11 kom der klar Ild frem i Tværsbunkerne. Der pumpedes straks Vand ind paa Kullene, hvorved Ilden dæmpedes. Kl. 12,50 kom der pludselig Røg ud af alle Ventilationsrør til Nr. 2 Last. Kaptajnen gik straks ned i Lugen, men kunde ikke opdage nogen Røg eller Ild under Lugekarmen i Underlasten. Alle Mand sattes straks i Arbejde med at tage Ladningen ud af Lugen. Nogle faa Minuter efter gik Styrmand Johansen ned og saa da Ild i Underlasten. Der sprøjtedes med Slanger, og Ilden blev slukket paa Overfladen, men længere nede tog den til, og snart kom saa megen Røg op, at Losningen maatte opgives, da man ikke kunde være i Lugen. Kl. 3 slog høje Flammer ud af Nr. 2 Lugen og tog fat i Brodækket og øverste Bro. Baadene blev klargjort og forsynedes med Proviant og Instrumenter. Da Ilden fik fat i Brodækket, og Vinden var forfra, kom tætte Røgskyer henad Dækket, saa at Opholdet der blev utaaleligt, og Fyrpladsen fyldtes med Røg, saa at Fyrbøderne maatte forlade den. Maskinen stoppedes, og Baadene med Mandskabet nedfiredes. Omtrent Kl. 4¹/₂ forlod Kaptajnen og Styrmand Johansen Skibet som de sidste af Besætningen, og man holdt sig stadig i Nærheden af Damperen indtil Kl. 8¹/₂, da S/S „Abergeldie“ ankom og optog dem alle. „Abergeldie“ opholdt sig hele Natten i Nærheden af „Nicobar“, af hvis Bunkerluge nu høje Flammer slog ud. Mandag Formiddag brændte det ligeledes, men da Skibet nu laa tværs i Vinden, kunde man opholde sig midtskibs. Mandskabet kom derfor om Bord igen og kastede Kul over Bord for at hindre, at Ilden kom til Agterskibet. Samtidig haledes Vand op og hældtes paa Ilden. Omtrent Kl. 3¹/₂ lykkedes det Besætningen paa „Abergeldie“ at faa 2 Trosser fast paa „Nicobars“ Bak, og man gik nu i Gang med at slæbe ad Adén til. Begge Trosser sprang imidlertid Kl. 9 Aften, og samtidig drejede „Nicobar“ op i Vinden, og Røgen kom agter efter. Da Skibets Tilstand nu var kritisk, gik Mandskabet igen om Bord i „Abergeldie“ for at tilbringe Natten der.

Ved Daggry sendtes en Baadsbesætning om Bord i „Nicobar“, og det viste sig, at Ilden ikke havde forplantet sig videre agterover i Spardækket, og at den tilsyneladende var i Aftagende i Nr. 2 Last. Maskinen blev gjort klar, og Folkene gik i Gang med at bringe Kul fra Spardækket ned paa Fyrpladsen.

Tirsdagen d. 11. Decbr. Kl. 11,20 gaves fuld Kraft til Maskinen, og der styredes efter „Abergeldie“ mod Adén. Røg og Flammer slog stadig ud af Nr. 1 og 2 Luge, og Skibssiden var paa begge Sider af nævnte Luger glødende fra øverste Dæk til Vandlinjen. Rejsen fortsattes uafbrudt til Adén, hvortil man ankom Kl. 9,30 Torisdag Form., og her blev Ilden slukket ved Assistance af to Slæbebaade, som ved Hjælp af Centrifugalpumper og Pulsometer hurtig fik Bugt med Ilden.

Efter at det fremlagte Udtog var oplæst for og vedtaget af de Mødte, blev Søforklaringen sluttet, idet

Kaptajnen og de øvrige mødte udtalte som deres Mening, at Branden udelukkende skyldtes Selvantændelse i Bunkerne.

„Viking“s Kæntring.

Vi har modtaget følgende:

Da det ny Skoleskib „Viking“s Kæntring ved Værftet paa Refshaleøen, under en stærk Storm, d. 19. Marts d. A., har vakt en Del Uro, navnlig blandt dem som tænker paa at sende deres Sønner ud med Skibet, og har fremkaldt det Spørgsmaal, om dette Uheld kan tilskrives en eller anden Fejl ved Skibets Konstruktion, kan det maaske have Interesse at sammenligne dets Hoveddimensioner med andre kendte Sejlakibe, byggede af Jærn, hvoraf flere i adskillige Aar med Held har pløjet Søen.

Den af „Viking“s Rederi udsendte Sejltegnning med Dæksplaner udviser, at dette Skibs Hoveddimensioner er følgende:

Længde.	Bredde.	Dybde.
287,32 Fod	45,79 Fod	26,41 Fod.
Forholdet imellem Hoveddimensionerne bliver altsaa 31,92 : 5,08 : 2,93.		

Sammenligner man nu disse med flere af Mr. M. W. Aisbitt (i et Foredrag han i 1897 har holdt i Cardiff for Medlemmerne af Marine Ingeniør-Foreningen) nævnte Skibe, har man:

	Længde.	Bredde.	Dybde.	Forhold.
„Clangraham“	282 Fod	40 Fod	24 Fod	35,25 : 5 : 3
„Aranmore“	263 —	39 —	23 —	37,57 : 5,57 : 3,28
„Castlebank“	246 —	37 —	22 —	35,14 : 5,28 : 3,14
„Rodney“	235 —	38 —	22 —	33,57 : 5,42 : 3,14
„Catty Sark“	212 —	36 —	21 —	30,28 : 5,14 : 3
„Lintrothen“	180 —	30 —	18 —	30 : 5 : 3.

Et Blik paa ovenstaaende Tal vil vise enhver, at „Viking“s Hoveddimensioner paa det nærmeste er de samme som de her nævnte 6 Skibes, idet Dimensionerne for samtlige Skibes Vedkommende omtrentlig forholder sig som 30 : 5 : 3. Dog er „Viking“ forholdsvis lidt lavere og noget bredere end flere af de 6 engelske Skibe, af hvilke nogle omtales som bekendte hurtige Sejlere og gode Søskibe. Navnlig bemærkes det, at „Viking“, der kun er godt 5 Fod længere end „Clangraham“, er 5,79 Fod bredere.

Saa vidt man af „Viking“s Sejltegnning kan se, er Stortoppens Højde over Vandet c. 162 Fod, hvad der sikkert maa kaldes en moderat Højde.

Efter de gamle Regler for Rigningens Højde i Træskibe vil man, for et Skib af „Viking“s Bredde og Størrelse, komme til ikke saa lidt større Højde.

Der er derfor, efter ovenstaaende, kun Grund til at antage, at „Viking“ vil vise sig at være et i alle Maader godt og velkonstrueret Skib.

X.
forhv. Skibsbygger.

Engelsk Soretssag.

For den engelske Appelret behandledes d. 12. da. en Bjærgningssag, der fra Admiralitetsretten var indanket

for den førstnævnte Domstol af Østasiatisk Kompagni som Redere for den danske Dampers „San Domingo“.

Ved Admiralitetsrettens Dom af 28. Februar 1906*) var der tilkendt „San Domingo“ en Bjærgeløn af 1,500 £ for i Januar s. A. at have bjærget Dampere „Petunia“ af Hartlepool.

„San Domingo“, der maaler 2,782 Reg.-Tons Netto og 4,323 Brutto, gaar i regelmæssig Fart mellem Kjøbenhavn og De forenede Stater via Antwerpen, spanske Havne, St. Thomas og mexikanske Havne, og var paa det Tidspunkt, da den bjærgede „Petunia“ paa Rejse fra Galveston og St. Thomas til Kjøbenhavn med en Ladning Korn, Bomuld og andre Varer. Dens Besætning bestod af ialt 50 Mand. „Petunia“ er en Staal Skruedampers, der maaler 1,093 Reg.-Tons Netto og 1,691 Brutto og var paa Rejse fra Sapelo til Bordeaux med en Ladning pitch pine.

Omtrent Kl. 2,45 Eftermiddag d. 15. Januar 1906, da „San Domingo“ var paa 47° 28' N. Brd. og 17° V. Lgd., observeredes fra den omtrent 4 Streger paa Styrbords Bov og i en Afstand af 6—8 Kml. en Dampers med Nødsignal, der viste sig at være „Petunia“ af Hartlepool. Vejret var paa det Tidspunkt overskyet og byget med faldende Barometer, Vinden var VNV., og Vindstyrken 5—7 efter Beaufort's Skala. „San Domingo“ holdt straks ned paa „Petunia“, og der blev udvekslet en Del Signaler, af hvilke det fremgik, at „Petunia“ havde mistet sin Skruer, og det blev bestemt, at „San Domingo“ skulde slæbe det havarerede Skib til Falmouth. I Overensstemmelse hermed blev „Petunia“ taget paa Slæb og trods forskellige Uheld, ved hvilke Slæberen brækkede to Gange, bragt ind til Falmouth. Bugseringen fandt Sted over en Distance af 522 Kml., Værdien af Skib, Ladning og Fragt var ialt 95,000 £ og 12,829 £ henholdsvis for „San Domingo“ og „Petunia“, og Bjærgerne gjorde under Processen for Admiralitetsretten gældende, at „Petunia“ var bleven reddet ud af en yderst farlig Situation, idet den bl. a. manglede Proviant, da den havde været i Drift i 12 Dage, og desuden var kommet langt udenfor de sædvanlige Damperruter.

Begge Paastande blev benægtet af de Indstævnte, men Admiralitetsretten, der iøvrigt udtalte en varm Anerkendelse af det udførte Bjærgningsarbejde, gav i det væsentlige „San Domingo“ Medhold og fastsatte som ovenfor nævnt Bjærgelønnen til 1,500 £, hvilken Sum af Bjærgerne blev ansat som ufyldstgørende i Betragtning af Arbejdets Omfang og den dermed forbundne Risiko.

Ved Appelrettens Dom af 12. ds. forhøjedes Bjærgelønnen med 1,000 £.

Det udtaltes i Dommen, at Appelretten, naar bortses fra de Tilfælde, hvor der ved Underinstansen var bleven gjort en forkert Opfattelse gældende, eller hvor ny Oplysninger var tilkommet, burde være meget varsom med at gribe ind og ændre de af Admiralitetsretsdommeren i saadanne Sager fastsatte Beløb, med mindre disse Beløb maatte forekomme at være væsentlig fejlagtigt (unreasonable) fastsat. I det foreliggende Tilfælde maatte man imidlertid komme til det Resultat, at der ved Admiralitetsretten ved Beløbets Fastsættelse var tillagt bl. a. den udførte Baadtjeneste, Vejrforholdene, den meget farlige Situation, „Petunia“ befandt sig i, samt endelig Værdien af Bjærgeren og det bjærgede, for ringe Betydning, og at Bjærgelønnen som Følge deraf var bleven ansat væsentligt for lavt.

I Betragtning af alle de foreliggende Omstændigheder maatte Bjærgelønnen ansættes til ialt 2,500 £.

Frugtmarkedet.

Det er desværre ikke nogen særlig lys Skildring, som vi denne Gang kan give af Frugtmarkedet for prompte Terminer, thi medens Markedet i de fleste Retninger er oversvømmet med ledig Tonnage, er positive Ordre gennemgaaende knappe, og Befragterne særdeles tilbageholdne. De nu lige for Døren staaende Paaskehelligdage gør ogsaa deres Indflydelse gældende paa en for Dampere ugunstig Maade, baade hvad Fragtunderhandlinger og hvad Ekspeditioner angaar, og de Redere, som har prompte Baade aabne, har de største Vanskeligheder med at faa dem anbragt. Af Returnarkederne er navnlig Middelhavet meget flovt, og de Rater, som har været tilbudt i den sidste Tid, og som fremdeles noteres, er af en saadan Beskaffenhed, at det mange Gange betaler sig bedre at sende Dampere tilbage til England i Ballast, hvilket ogsaa hyppigt gøres nu, da Hjemfragterne næsten alle giver Tab. Sortehavet bedrede sig lidt en ganske kort Overgang for en Uges Tid siden, men Markedet faldt hurtigt tilbage i den gamle, træge Skure, og Laster er meget knappe. At Sortehavet vilde komme til at ligge saa flovt var vist ikke andet, end hvad de fleste Redere havde ventet, men derimod har La Plata Markedet skuffet betydeligt, thi fra denne Kant havde man knyttet en Del Forhaabninger om en ret anselig Korneksport, men i Stedet for ser vi nu en meget treven Forretning. Hvedepriserne i Evropa er flove, April Tonnage er i Markedet i rigeligt Maal, og da Afskiberne synes at have god Tid til at vente, kan Udsigterne for prompte Dampere jo ikke siges at være lyse. Der er ikke et eneste Returnarked, som man for Øjeblikket kan give et anstændigt Skudsmaal, og med Hensyn til Kulfragterne, da er disse gennemgaaende heller ikke saa gode, som de var for kort Tid siden, i Særdeleshed ikke til Middelhavet. Priserne for Bunkerkul er stadig overordentlig høje, men Ekspeditionerne paa Kulpladserne synes de fleste Steder at være lidt bedre.

Det østlige Marked frembyder intet af særlig Interesse. Bombay har sluttet enkelte Baade og betalt 1/6 pr. Maj og 13/6 pr. Juli til udsøgt Havn, medens Kurrachee betalte 14/6 pr. Maj, 15/ Juni, 15/3 Juli. Begæret fra Rispladserne var ikke stort; der betaltes 22/6 à 23/3 Adriaterhavet, omkring 22/6 O. C. pr. April/Maj. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille sluttedes en April Baad til 23/9.

Sortehavet etc. har ikke meget at byde. For primo April Dampere var der lidt Efterspørgsel fra Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn, og 7/3 tangeredes, men senere sluttedes der til 7/ à 7/1½, 6 d. mere Hamburg. Noget mere Forretning gjordes dog fra Sulina, som tog Dampere pr. April til 7/9 à 8/ L. H. A. R. og pr. Maj til 8/1½ à 8/6, Option Hamburg 6 d. ekstra, medens mindre Baade sluttedes til 8/3 à 8/6 N. C. pr. prompt, 9/ pr. Juni. For Erts betaltes 7/3 Nikolajeff (f. o. b.) til Rotterdam, 10/3 Poti/Rotterdam, 10/4½ Middlesbro. Baade Donau og Azoff er næsten fuldstændig passive. Taganrog betalte 9/ „any“, 9/6 Hamburg pr. April.

Middelhavet har nok en Del Laster, men da Udbudet af Tonnage langt overstiger Begæret, er Raterne trykkede og meget lave helt igennem. For Erts fra Grækenland er Raterne saaledes nede paa 6/3 til Rotterdam, 6/4½ à 6/6 Middlesbro eller Glasgow, og fra de spanske Pladser er det lige saa slet. Der betaltes 6/6 Porman/West Hartlepool, 5/10½ Carthagea/Barrow, 5/3 Bona/Rotterdam, „free despatch“. Fosfat- og Espartofragterne er nede paa et forholdsvis lignende Niveau. Nogle Saltlaster sluttedes, og bl. a. betaltes 15/ Cadiz/Buenos Aires, 8/3 Trapani/Halifax, 7/3 Sydspanien/to svenske Havne. Aleksandria flov paa Basis af 5/9 og 6/ Bomuldsfrø til henholdsvis Hull og London. Ertsfragterne fra Bilbao er en Kende bedre, og der betaltes sidst 4/9 à 5/ Middlesbro, 5/1½ à 5/3 Rotterdam, 4/1½ Cardiff.

Nordamerika er fast, og der synes at være en lille

*) Se „Dansk Søfartstidende“ af 8. Marts 1906 samt af 1. Februar s. A.

Smule bedre Begær for April og Maj Tonnage, særlig fra Træpladserne i Golfen. Der betales saaledes bl. a. 81/3 Pensacola/Manchester, 83/9 London, 85/ Mobile/Holland og Østkysthavn U. K., 121/3 Golfhavn/Buenos Aires, medens 11/9 betales paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, og der er Udsigt til, at 12/ nu kan faas. For Petroleum sluttedes der kun et Par Laster, nemlig til 22 1/2 Cents Filadelfia/to Pladser Japan, 20 1/2 New York/Hong Kong. Ogsaa Kornlaster er knappe. Der betales 2/4 1/2 Baltimore/Brest, 2/6 Kjøbenhavn pr. April. Kanada er stille, men 37/6 noteres fra St. John, 42/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst pr. April/Maj.

La Plata Markedet tager kun faa Dampere, og Raterne er lavere. Fra San Lorenzo Grænsen er sidst betalt 16/ U. K. eller Kontinentet pr. primo April „open charter“ Basis, men dette kan næppe gentages. Bahia Blanca har sluttet 15/6 pr. 15. April/15. Maj, Option Buenos Aires 14/6. Eksporten fra Argentina etc. har ikke været overdreven stor i Aar, og selv om Markedet ligger sløjt i Øjeblikket, er det meget muligt, at der snart kan ske et Omslag til det bedre.

Østersøen har næsten intet at byde paa. Riga kan der slet ikke regnes med endnu, da der endnu er megen Is i Bugten. Libau og Windau har ikke andet end et begrænset Antal Trælaster til lave Fragter. Der er betalt 28 Frs. for Props til Calais, 6/ Sleepers til West Hartlepool, 34/ à 38/ pr. Favn Props (343 Kbf.) til Kulhavn paa Østkysten. Fra Königsberg og Memel er det ogsaa meget smaat med Fragter. Danzig noteres 4/9 à 5/ for Sukker for mindre Baade til London, 5/6 til Liverpool, 6/9 Bristol og for Sleepers 5/6 til Grimsby, 5/9 à 6/ London, 6/9 à 7/ Sharpness. Pr. f. o. w. og senere holder Raterne fra Botten sig ret lave, og kun i mere sjældne Tilfælde vil Befragterne betale Konference Raterne, men Rederne er tilbageholdne, og der effektueres ikke mange Befragtninger.

Kulfragterne er lavere i næsten alle Retninger undtagen til La Plata, hvortil Fragterne, grundet paa det svagere Returnemarked, er 1/ à 1/6 højere end for et Par Uger siden. Fra Cardiff blev der saaledes sidst sluttet til 13/6, prompt Lastning, og blandt Befragtningerne i anden Retning nævner vi 5/ Kjøbenhavn, 4/3 à 4/4 1/2 Havre, 6/ Gibraltar, Frs. 7 à 7 1/2 Alger, 7 1/2 à 8 Marseille, 7 7/2 à 8 4/2 Genua eller Savona (Opholdene paa disse og andre vestitalienske Pladser er stadig lange), 6/6 à 6/9 Piræus eller Konstantinopel, 6/3 Port Said, 9/ Colombo, 7/ Dakar, Las Palmas eller Tenerife, 13/3 Rio Janeiro. Fra Tynen, Blyth eller Forthet betales 4/6 à 4/9 Libau eller Riga, 4/ à 4/3 for c. 2,000 Tons Baade til Danmark, 4/6 à 5/6 for Smaadampere, 4/4 1/2 à 4/6 Swinemünde eller Neufahrwasser, 4/6 Lübeck, 4/6 à 5/ Kiel, 6/6 Marseille, 7/10 1/2 Palermo, 7/ Smyrna, 7/9 Genua, Savona eller Livorno.

Fragtmarkedet for Sejlere ligger nærmest uforandret. Pr. første Halvdél af April søges nogle enkelte Skibe for Rug og Havre fra flere af de tyske Østersøhavne, men det vil sikkert ikke blive mere livligt end Marts Maaned har været. Fra Greifswald er sluttet for Havre til 5 1/2 Mark, og noget lignende vil vel kunne opnaas fra andre Pladser. Fra Stettin meddeles, at Sejladsen nu er begyndt, idet der allerede i forrige Uge er kommet Sejlere dertil; for Øjeblikket er det jævnt godt, idet der noteres for Mel 5 1/2 à 6 Mark, men det vil næppe holde sig, naar først Trafikken rigtig tager Fart. I Hamburg skal det være ualmindelig flovt, hvilket vel til Del har sin Aarsag i den for Tiden herskende Strøjké blandt Havnearbejderne. Fra Lübeck meddeles, at det for Tiden er rigtig godt derfra, og der kan vist for disponible Skibe opnaas 4 à 5 Mark til danske Havne.

ab Bottenhavet noteres bl. a. Skellefteå/Bremerhaven 28 à 29 Mark, Kotka/Geestemünde 30 à 30 1/2 Mark, Raumo/Bremen 30 à 32 Mark (pr. 30. Juni) samt Norrköping/Tyne Deals og Battens 21/ à 22/ (pr. Maj).

ab danske Provinshavne er sluttet flere Skibe for Hvede til Kalmar til 3 à 3 1/4 Kr. samt til Kjøbenhavn for Byg 12 Øre.

ab Kjøbenhavn er det stadig meget flovt, og hvad der er sluttet, er gennemgaaende til lave Rater, saaledes for Hvede til Vejle 12 Øre, Klid til Åhus (Sverrig) 4 1/2 Kr., Landskrona 3 1/2 Kr. samt for Majs til Svaneke 13 Øre.

Generalforsamlinger.

Dampkibsselskabet Torm

afholdt den 14. da. sin aarlige Generalforsamling i Hotel „Phenix“.

Forretningsførereren, Skibsreder D. Torm, aflagde Beretning:

Det forløbne Regnskabsaar har været lidt bedre end forrige. Fragterne har været bedre, men Udgifterne ogsaa højere. Skibene har sejlet paa Nord- og Østersøen. For Tiden er Fragterne meget daarligere. Saa længe der bygges saa stærkt, at Tilbudet af Skibe overstiger Efterspørgslen, kan Fragterne naturlig ikke gaa i Vejret. At hæve Fragten ved kunstige Midler er vistnok ugørligt.

Selskabets seks Skibe har indsejlet et Netto Overskud af c. 117,000 Kr. Heraf henlægges til Reservefondet 75,000 Kr., Aktionærerne faar 5 pCt. eller 37,500 Kr. Til næste Aars Regnskab overføres 6,110 Kr. Selskabets Status balancerer med 1,725,882 Kr. Skibenes Anskaffelsessum er 1,663,000 Kr. Reservefondet udgør 569,000 Kr. Det er lykkedes sidste Aar at undgaa at tage mere op af det end 5,000 Kr. til Reparationer.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Havnemester Bonde og Direktør Schmiegelow. Til Revisorer valgtes Grosserer Lyngbye jun. og genvalgtes Grosserer H. W. Ravnkilde.

Dampkibsselskabet Nauta

afholdt den 16. da. aarlige Generalforsamling. Havnemester C. A. Bonde dirigerede.

Forretningsførereren, Skibsreder D. Torm, gav en kort Oversigt over Aarsvirksomheden og fremlagde Regnskabet: Skibet har været i Maanedragt hele Aaret. Det har givet et Overskud af 16,248 Kr. Heraf henlægges til Reservefondet 7,880 Kr. Hele Reservefondet, 30,000 Kr., henstaar i Bank og Sparekasse. Status balancerer med Kr. 141,692.63, og Aktiekapitalen udgør 100,000 Kr. Aktieudbyttet bliver 8 pCt.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Havnemester Bonde og til Revisor Kaptajn V. T. Hein.

Dampkibsselskabet Norden

afholdt d. 8. da. aarlige Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Grosserer P. Brown, aflagde Aarsberetningen:

Resultatet af det forløbne Aar har været nogenlunde godt, naar man tager i Betragtning, at Fragterne i 1906 i Virkeligheden — i hvert Fald for de store Verdensmarkeders Vedkommende — ikke naaede saa højt som i 1905. De udgaaende Fragter fra Evropa har i 1906 været forholdsvis høje, hvorimod Returfragterne gennemgaaende har været mere end tarvelige; dette Forhold anses ikke for sundt, og det omvendte er i Almindelighed at foretrække. I Slutningen af 1906 og Begyndelsen af indeværende Aar er der imidlertid indtraadt en Bedring i de hjemgaaende Rater, og navnlig synes River Plate og Østen at være fast.

Selskabets Baade har hovedsagelig været beskæftiget i Amerikafart, dog har enkelte været i Østen, og de to smaa har løbet paa Nord- og Østersøen og Middelhavet.

Hvad angaar Udsigterne for indeværende Aar, da er der indtraadt en Bedring i Fragtmarkedet som Helhed, og man maa jo haabe, at den vil holde sig, især nu, da der er Fremgang i Prisen paa alt, ja desværre ogsaa paa Kul, der er steget i Løbet af det sidste halve Aar c. 33—50 pCt.

Regnskabet viser et Driftsoverskud af 441,941 Kr. Aktieudbyttet bliver 5 pCt. Til Reservefondet henlægges 250,000 Kr., og Fonden udgør derefter 1,675,549 Kr. (Aktiekapitalen 3,800,000 Kr.). Obligationsgælden er fra 570,000 Kr. ved Udtrækning nedbragt til 580,000 Kr. Kassebeholdningen udgør 344,396 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Kontrolkommitteret valgtes Grosserer Vald Poulsen.

Dampskibsselskabet Cimbrja

afholdt den 15. Marts aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Grosserer Vict. Høffding, gav en Oversigt over Regnskabet, der bl. a. viste et Netto Overskud af 130,871 Kr. Aktieudbyttet bliver 6 pCt. (42,000 Kr.), og et lige saa stort Beløb henlægges til Reservefonden. Til næste Aar overføres 6,888 Kr. eller c. 1 pCt. af Aktiekapitalen (700,000 Kr.).

Forretningsføreren, Grosserer Hans Christensen, gav derefter en kort Oversigt over Aarets Virksomhed, der, som Regnskabet viste, havde været ret tilfredsstillende. Han henviste iøvrigt til den Oversigt over Selskabets Virksomhed, der følger med Regnskabet, og hvoraf bl. a. fremgaar, at der i de 8 1/2 Aar, som er forløbet siden dets Stiftelse, gennemsnitlig pr. Aar er udbetalt 6,53 pCt. i Udbytte og er henlagt til Reservefonden tilsammen 352,250 Kr. eller 50,33 pCt. af Aktiekapitalen.

Der gaves Decharge.

Det fratrædende Bestyrelsesmedlem genvalgtes.

Dampskibsselskabet Danmark

afholdt den 16. Marts aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Sonne, aflagde Aarsberetningen. Den forrige Aar ventede Bedring i Fragtforholdene var kun for en ringe Del indtraadt. Skibene havde hovedsagelig været i Nord- og Østersøfart.

Paa Bestyrelsens Vegne gav Etatsraad Gram en Oversigt over Regnskabet. Samtlige Skibe har givet et Overskud af 130,309 Kr. (f. A. 71,052 Kr.). Der henlægges 70,499 Kr. til Reservefonden (f. A. 35,720 Kr.). Aktieudbyttet bliver 2 pCt. Skibene er ført til Bogs for 1,888,618 Kr., Reservefonden udgør 85,349 Kr., Aktiekapitalen 1,400,000 Kr., et Laan i Landmandsbanken 400,000 Kr.

Justitsraad Møllmann: Af dette Laan svares der 6 1/2 pCt., medens Selskabet kun giver 2 pCt., det er en daarlig Forretning. Regnskabet er atter i Aar tarveligt, thi der henlægges for lidt; der burde efter gammel Regel henlægges 5 pCt. af Skibenes oprindelige Værdi, medens der kun er henlagt 2 2/3 pCt.

Etatsraad Gram: Gennemsnitlig er der i Aarets Løb kun svaret 4 1/2, å 5 pCt. af Laanet.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Det vedtoges efter nogen Diskussion at give Bestyrelsen Bemyndigelse til, naar den fandt Lejligheden gunstig, at afhænde et eller to af Selskabets ældre Skibe og købe et nyt.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Etatsraad Gram.

Det helseingarske Dampskibsselskab

afholdt d. 8. ds. aarlig Generalforsamling.

Statagældsdirektør Andersen aflagde Aarsberetningen: Det forløbne Aar har været bedre for Selskabet end de nærmest foregaaende. Baadene har været i Fart paa Nord- og Østersøen, Middell- og Sortehavet. Paa Rejsen fra Middelhavet til Østersøen strandede „Ophelia“ paa Vestkysten af Jylland og forliste totalt, heldigvis dog uden at Menneskeliv gik tabt.

Udsigterne for 1907 er noget lysere for det Markeds Vedkommende, hvortil de to tilbageværende Baade er henvist, saaledes at man haaber efterhaanden at være i Stand til at forbedre Selskabets Status.

Af Regnskabet, der godkendtes, fremgik bl. a., at Skibene vel har indsejlet et Driftoverskud, men at dog Regnskabsunderskudet paa Status er vokset noget siden i Fjor paa Grund af det omtalte Forlis.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Hr. Razga

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 727 Havarier mod 803 i samme Maaned 1906, deraf 577 Dampskibe og 150 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 218, Sammenstød 205, Anløbning af Nødhavn 60, Maskinskade 81, Is 21, Ild 36, haardt Vejr 60, forskellige Aarsager 36, sunket 3, forladt 1. Ialt 78 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 92 i samme Maaned 1906, deraf 30 Dampskibe og 43 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 40, Sammenstød 10, Ild 4, forsvundet 6, sunket 6, forladt 4, Kondemnation 3.

Sylvia, Dpsk. af Lyngø, er, paa Rejsen fra Nyborg til Hjemstedet i Ballast, indkommet til Frederikshavn med

højet Krumtapaksel. Da Skuden ikke kan udbedres dér, maa Skibet, der ikke er i Stand til at sejle ved egen Hjælp, efter al Sandsynlighed slæbes til Gøteborg for Reparation.

Viking, Skoleskib af Kjøbenhavn, er, som tidligere meddelt, under Hølliggen ved Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen, køntret. Svitzers, der ved Dykker har undersøgt Skibet, foretager Bjærgningen.

Kong Trygve, Dpsk. af Kjøbenhavn, er, i Følge Telegram fra Island, forlist paa Seydisfjord (Østkysten) under en stærk Storm. Mandskabet menes at være reddet. Skibet, der var bygget i 1890 i Newcastle, maalte 438 Netto Reg-Tons.

Werner Kunstmann, Dpsk. af Stettin, kom, paa Rejsen fra Odense til Fakse i Ballast, paa Grund i Bugten Vest for Stubbekjøbing. Vejret var usigtbart. Skibet er atter kommet flot uden Assistance, tilsyneladende ubeskadiget.

Helmer Mørck, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Novorossisk til Bergen med Sæd, været paa Grund ved Gallipoli, men er med Assistance af en Slæbedamper atter kommet flot; bliver undersøgt af Dykker, før Rejsen kan fortsættes.

National, Galease af Bandholm, kom, paa Rejsen fra Odense i Ballast til Varberg, paa Grund paa Getterøen i Nærheden af Varberg. Skibet kom med Assistance fra Land atter flot uden at have taget nævneværdig Skade.

Patria, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Hamburg med en Del Skade paa Boven og Skruen, forårsaget ved Is. Skibet er gaaet i Dok for at reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 20. ds. løb et paa Skibsbygmester Gorm Clausens Værft i Marstal bygget Skib af Stablen. Skibet er rigget som Skonnert og maaler 65 Brutto Tons. Det er bygget for Regning et Rederi i Marstal og skal føres af Kaptajn P. Petersen.

Somme Dag løb endnu et Skib af Stablen fra samme Værft. Skibet, der fik Navnet „Laurits“, er ligeledes bygget for Regning et Rederi i Marstal. „Laurits“, der maaler 78 Brutto Tons, er rigget som 3-m. Skonnert og skal føres af Kaptajn Peter Folmer.

Galease „Thøger“ af Marstal er af Ejeren R. H. Rasmussen solgt til Kaptajn Jürgensen i Eckensund for 7,500 Kr. Skibet, der er bygget af Eg paa Skibsbygger Boas Værft i Rudkjøbing i 1890, maaler 36 Netto Tons.

Aktieselskabet**Dansk Søfartstidende**

Udbyttet for Aaret 1906 udbetales fra D. D. med 5 pCt. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, fra Kl. 11—1, mod Aflevering eller Indsendelse af Kupon No. 4.

Kjøbenhavn, den 28. Marts 1907.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det kubte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Skibsefterretninger.****Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 26. Marts).
Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 25. Marts herfra. — Alex andra, Rabe, afgik fra Kristiania 22. Marts til Boston. — Algarve, Borries, ankom hertil 26. Marts fra Lissabon. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Stavanger 23. Marts herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 20. Marts fra Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Havre 20. Marts til Tunis. — Arkansas, Peteresen, pass. Dungeness 15. Marts for Filadelfia. — Arno, Nielsen, ankom til Methil 23. Marts fra London. — Ax'elhus, Søberg, ankom hertil 25. Marts fra Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom hertil 25. Marts fra Køningsberg. — Beira, Lunge, afgik fra Malaga 25. Marts til Cartagena. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Libau 23. Marts herfra. — Christian IX, Holm, ankom til London 24. Marts herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, afgik fra New York 21. Marts hertil. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, ankom til Messina 23. Marts fra Catania. — Douro, Mortensen, ankom til Genua 16. Marts fra Dunston. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 25. Marts til Libau. — Florida, Ørum, i Dok her. — Frederik, Thomsen, ank. til Danzig 25. Marts herfra. — Garonne, Kromann, pass. Quessant 24. Marts for Dunkerque. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristianssand 23. Marts til New York. — Hengest, Harder, ankom til Havre 22. Marts fra Antwerpen. — J. C. Jacobsen, Peteresen, ankom hertil 23. Marts fra Messina. — Kasan, Hansen, ankom til Hull 21. Marts fra Libau. — Kentucky, Ørsted, afgik herfra 23. Marts til New York. — Kiev, Jørgensen, ankom til Libau 21. Marts fra Windau. — Kursk, Gommessen, afgik fra Hull 26. Marts til Windau. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afg. fra Smyrna 14. Marts til Antwerpen. — Louise, Kruse, pass. Holtenau 26. Marts hertil. — Maja, Iversen, ankom hertil 25. Marts fra Hamburg. — Moskovo, Meldahl, ank. til Reval 22. Marts herfra. — Nordjylland, Kragh, ank. til Libau 25. Marts herfra. — Nislinij Novgorod, Nidersee, afgik fra Oporto 24. Marts til Marscille. — Nicolaj II, Lissuer, ankom til Boston 22. Marts herfra. — O. B. Suhr, Frisonette, ankom til Antwerpen 23. Marts fra Rouen. — Omsk, Jonsen, pass. Holtenau 26. Marts for Hull. — Orrik, Christiansen, afg. fra Arendal 25. Marts Nord paa. — Oscar II, Egense, ank. til New York 21. Marts herfra. — Perm, Christensen, ank. til Windau 24. Marts fra Hull. — Pregel, Olsen, ank. til Pillau 19. Marts fra Antwerpen. — Rita, Schibbye, afgik herfra 26. Marts til Hamburg. — Texas, Andersen, ankom til Aalborg 22. Marts fra New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom til Stockholm 23. Marts herfra. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 22. Marts for Livorno. — Viking, Meyer, afg. herfra 25. Marts til Hull. — Vadsø, Poulsen, ankom til Stettin 22. Marts herfra. — Rogaland, Wiese, afg. fra Manchester 24. Marts til Liverpool. — United States, Wulff, ankom hertil 26. Marts fra New York. — Skalholt, Larsen, afg. herfra 26. Marts til Island. — Ceres, Gad, ankom til Thorshavn 22. Marts fra Leith. — Laura, Aasberg, afg. fra Reykjavik 22. Marts til Kystbyerne. — Morsø, Jacobsen, ankom til Seydisfjord 15. Marts fra Thorshavn. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Hvammstangi 20. Marts for Bordeyri. — Tjaldur, Rothe, ankom hertil 23. Marts fra Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Newport M. 18. Marts. — Sigurd, P. L. Petersen, afgik fra Stettin 23. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Straton 24. Marts. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Sunderland 25. Marts. — Volmer, J. Petersen, ank. til Blyth 21. Marts. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Sapelo 24. Marts. — Uffe, Juul Larsen, afgik fra Sapelo 8. Marts. — Knud II, Meyer, ankom til Genua 18. Marts. — Danmark, Kraemer, afgik fra Sunderland 24. Marts. — Ragner, Holst, ankom til Burntisland 26. Marts. — Skjold, Rise, afgik fra Almeria 20. Marts. — Halfdan, Hansen, afgik fra Blyth 19. Marts. — Olaf, J. P. Jørgensen, afgik fra Huelva 8. Marts. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra Sapelo 5. Marts. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Swansea 24. Marts. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afg. til Messina 25. Marts.

Viking, Bjørn, Danholt, afgik fra Korsør 25. Marts. — Va'gn, Mikkelsen, afg. fra Blyth 15. Marts. — Ulf, Drescher, ankom til Licata 24. Marts.

Det danek-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afg. fra Falmouth 11. Marts, best. til New York. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Sunderland 23. Marts. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Windau 16. Marts. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Blyth 23. Marts. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra Novorossisk 16. Marts, best. til Bergen. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Colastine 25. Marts. — Alexander Shukoff, Dahl, afgik fra Daphnos 5. Marts, bestemt til Maryport. — Johan Siem, Petersen, ankom til Newcastle 18. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Libau 13. Marts.

Danmark, Ansgar, Madsen, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Hamlet, Lau, afgik fra Rotterdam 21. Marts, best. til Pillau. — Helge, Olsen, afgik fra Libau 21. Marts, bestemt til Rotterdam. — Rolf, Olsen, afgik fra Novorossisk 7. Marts, bestemt til Aarhus. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afgik fra Swansea 22. Marts, bestemt til Stettin.

Helmdal, Kamma, Vaaben-Hansen, ank. til Sevilla 17. Marts. — Helga, Olsen, afgik fra Huelva 25. Marts. — Martha, Christensen, afgik fra Cette 25. Marts. — Elna, Rathje, afgik fra Tynen 29. Marts. — Therese, Pedersen, ank. til Tynen 25. Marts. — Simone, Møller, ankom til Lissabon 21. Marts. — Jeanne, Løffler, ank. til Dunkerque 24. Marts. — Vera, Rise, ankom til Huelva 20. Marts. — Daisy, Leth, afgik fra Sunderland 23. Marts.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, pass. Helsingør 24. Marts, bestemt til Memel. — Nautik, Nielsen, ankom til Esbjerg 23. Marts. — Nordsoen, Gram, afgik fra Reval 23. Marts, bestemt til Rotterdam. — Nexos, Basse, ankom til Esbjerg 25. Marts. — Nora, Pedersen, afgik fra Warnemünde 19. Marts, bestemt til Liverpool. — Cito, Uldall, ankom til Middlesbro 21. Marts. — Fylla, Christensen, pass. Kaiser Wilh. Kanal, best. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, afgik fra Bremerhaven 26. Marts, bestemt til Reval. — Hebe, Nielsen, afg. fra Reval 23. Marts, bestemt til Grangemouth. — Napoli, Brinch, afg. fra Methil 25. Marts, best. til Køningsberg. — Bodil, Larsen, afgik fra London 24. Marts, bestemt til Alloa. — Nerma, Lauritzen, ankom til Limerick 25. Marts. — Alfa, Jørgensen, pass. Frederikshavn 26. Marts, bestemt til W. Hartlepool.

Nordsoen. Nordland, Møller, ankom til Libau 25. Marts. — Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Antwerpen 23. Marts, bestemt til Stettin. — England, Andersen, afgik fra Leith 26. Marts, bestemt til Tønning. — Holland, Poulsen, ankom til Boness 22. Marts. — Rusland, Madsen, ankom til Blyth 25. Marts.

Uranla. Polarstjernen, Branth, ankom til Tyne Dunston 21. Marts. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Rotterdam 15. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Cardiff 23. Marts. — Urania, Clausen, afgik fra Hamburg 20. Marts, bestemt til Grangemouth. — Svend, Petersen, ankom til Kbhvn. 26. Marts.

Jylland. Ingrid, Winther, ankom til Plymouth 24. Marts. — Karen, Eriksen, afgik fra Algier 20. Marts, bestemt til Rotterdam.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. fra Monaco 24. Marts, best. til Stax. — Alexy, Nielsen, ankom til Memel 25. Marts. — Dagny, Fischer, ankom til Blyth 26. Marts. — Mary, Clausen, ankom til Hamburg 21. Marts.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Blyth 26. Marts. — Carl Heckscher, Starck, ankom til Swinemünde 25. Marts. — Livonia, Skov, afg. fra Kbhvn. 26. Marts, best. til Sunderland.

Union. Sarmatia, Pedersen, ank. til Sunderland 25. Marts. Inga, Flandria, Poulsen, ankom til Kristianssand 18. Marts. — Carbonia, Winckler, ank. til Fredericia 24. Marts.

Dan. Fionia, Hansen, ankom til Pillau 27. Marts. — Selandia, Troensegaard, pass. Brunshüttel 27. Marts, best. til Calais.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 3. Febr. — Brattingsborg, Suenson, ank. til New Orleans 24. Marts. — Flynderborg, Larsen, ank. til Swinemünde 25. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Swinemünde 27. Marts. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Hull 21. Marts. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Savona 17. Marts. — Kronborg, Hveissel, ankom til Rio 20. Mars. — Rosenborg, Schultz, ank. til Neufahrwasser 26. Marts. — Skanderborg, Jensen, ank. til Genua 23. Marts. — Stegelborg, Lund, ank. til Hamburg 10. Marts. — Stjerneborg, Lund, ankom til Algier 25. Marts. — Søborg, Fischer, ank. til Cardiff 25. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sunderland 25. Marts.

Dampskibeelskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Libau 11. Marts. — Klampenborg, Palm, afg. fra Burntisland 23. Marts. — Marselisborg, Andersen, ankom til Bona 23. Marts. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Cardiff 25. Marts. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Sevilla 17. Marts. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Sunderland 20. Marts. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Methil 13. Marts. — Vordingborg, Nielsen, afgik fra Windau 23. Marts.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afgik fra Libau 22. Marts. — Dansborg, Kühl, ankom til Huelva 16. Marts. — Jøgersborg, Larsen, ankom til Windau 23. Marts. — Kallundborg, Nielsen, afgik fra Huelva 21. Marts. — Taarnborg, Matzen, ank. til Neufahrwasser 20. Marts.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Swinemünde 25. Marts. — Peter Mærsk, Børresen, ankom til Libau 25. Marts.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Burntisland 2. Marts.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Antwerpen 17. Marts.

Heneborg. Heneborg, Christiansen, afgik fra Ghent 24. Marts.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ankom til Middlesbro 24. Marts.

Dampskibeelskabet Torm. Sara, Jensen, ankom til Neufahrwasser 24. Marts. — Helene, Sørensen, ankom til Neufahrwasser 25. Marts. — Agnete, Petersen, afgik fra Newcastle 25. Marts. — Hermia, Hansen, ank. til Karrebæksminde 25. Marts. — Alice, Schultz, afg. fra Karrebæksminde 25. Marts, best. til Grangemouth. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Kiel 23. Marts, best. til Methil. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 22. Marts, bestemt til Newcastle.

Det østasiatiske Kompagni. Nikobar, Rambusch, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Kina, H. P. Berg, afg. fra Tjilatjap 21. Marts. — Cambodia, Dahlenborg, afg. fra Colombo 14. Marts. — Tranquebar, Thomsen, afg. fra Saigon 26. Marts. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Sabang 10. Marts. — Siam, Cortsen, afgik fra Antwerpen 17. Marts. — St. Domingo, F. Gabe, ank. til Antwerpen 25. Marts. — Indien, Iugemann, afg. fra Tellicherry 16. Marts. — Birma, C. Jensen, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Siberien, Madsen, ank. til Shanghai 22. Marts.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, van Deurs, ankom til Tampico 20. Marts. — St. Jan, Christensen, afgik fra St. Thomas 23. Marts, bestemt til Hamburg. — St. Thomas, Hansen, ankom til Antwerpen 25. Marts.

Ærs. Erindring, Nielsen, ankom til Kiel 19. Marts. — Enigheden, Svane, ankom til Seaham 23. Marts.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Landskrona 20. Marts. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Cardiff 22. Marts. — St. St. Blicher, Christensen, afgik fra Blyth 23. Marts. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Blyth 26. Marts. — Ajax, Brorsen, afgik fra Fredericia 23. Marts. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Holtenau 25. Marts. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Maryport 21. Marts.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 22. Marts, bestemt til Blyth. — London, Bom, ankom til Seaham 25. Marts. — Paris, Tholander, ankom til Svendborg 23. Marts. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Horta 23. Marts.

Merour. Berlin, Krogh, ligger i Grabow. — Wien, Brink, ankom til Newport 21. Marts. — Roma, v. Thun, ligger i Kbhvn.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ankom til Korsør 23. Marts. — Erik, Poulsen, ankom til Grimshy 24. Marts. — Axel, Christensen, ank. til Burntisland 26. Marts. — Josey, Damm, ank. til Savona 15. Marts. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Messina 26. Marts. — Absalon, Jensen, ankom til Smyrna 25. Marts. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ankom til Grimshy 25. Marts. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Kbhvn. 24. Marts. — Angantyr, Holm, ankom til Blyth 23. Marts. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Kbhvn. 23. Marts. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Tunis 25. Marts, best. til Dublin. — Veratyr, Villadsen, ank. til Hull 20. Marts.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Helsingborg 24. Marts. — Freja, Nielsen, ankom til Lysekil 22. Marts. — Tor, Hørstedt, ank. til Danzig 26. Marts. — Hertha, Rasmussen, afg. fra Åhus 26. Marts, best. til Carlshamu. — Express, Madsen, afg. fra Limhamn 25. Marts, best. til Nysted.

Internationalt Dampskibe og Bjærgnings Co. Lady Furness, Larsen, ankom til Aarhus 26. Marts.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Methil 26. Marts. — Tyskland, Danstrup, afgik fra Funchal 26. Marts.

H. Kirechner. Edison, Sørensen, ankom til Aalborg 26. Marts. — Stanton, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 24. Marts, bestemt til Leith.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Copley, Pedersen, afgik fra Neufahrwasser 10. Marts, bestemt til Port Talbot, passerede Viken 16. Marts. — Prinsesse Marie, Pedersen, ank. til Tøltal 16. Marts fra Newcastle N. S. W. — Sèriue, Andersen, afgik fra Parapat 15. Marts, bestemt til New York. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Los Velos 23. Marts fra Newcastle N. S. W. — Mærdor, Mørck, færdig til Afgang fra Rio Grande 22. Februar, bestemt til Fulmouth f. O.

Renne. Herman Olsen, Knudsen, ankom til Gøteborg 17. Marts. — Coureur, Jakobsen, ankom til Faaborg 18. Marts. — Argus, Holm, ankom til Neksø 22. Marts. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Stolpmünde 22. Marts. — Nestved, Hermansen, ankom til Stolpmünde 22. Marts. — Preven, Bidstrup, ankom til Karlskrona 25. Marts.

Svendborg. Zampa, Petersen, ankom til Horten 18. Marts. — Vesta, Poulsen, ankom til Gøteborg 19. Marts. — Britannia, Rasmussen, ankom til Kristianssand 19. Marts. — Urda, Pilegaard, ankom til Drøbak 18. Marts. — Fulvia, Petersen, ank. til Gøteborg 18. Marts. — Dannebrog, Clausen, ank. til Rotterdam 15. Marts. — Maagen, Jensen, ankom til Tuborg 18. Marts. — R. P. Pedersen, Andersen, ankom til Mandal 19. Marts. — Gefion, Rasmussen, ankom til Moss 19. Marts. — Poulina, ankom til Swinemünde 20. Marts. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Gøteborg 21. Marts. — Flora, Sørensen, ankom til Fakse Ladeplads 21. Marts. — Martin, Wilde, ankom til Harburg 21. Marts. — Lindhardt, Madsen, ank. til Burg 20. Marts. — Kruse, Larsen, ank. til Plymouth 22. Marts. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Odense 22. Marts. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til London 23. Marts. — Leif, Andersen, ankom til Pillau 23. Marts. — Primula, Carlsen, ankom paa Kjøbenhavns Red 24. Marts. — J. M. Nielsen, Olsen, ankom til Bridlingsea 23. Marts. — Union, Oløen, ankom til Nakskov 22. Marts. — Clara, Nielsen, ankom til Flensborg 23. Marts. — London, Andersen, ankom til Blyth 23. Marts. — Freir, Brandt, ankom til Aagaardstrand 25. Marts.

Ærs. Diana, Hansen, ankom til Gøteborg 18. Marts. — Hermod, Dreimann, ank. paa Kincardine Red 18. Marts. — Caroline, Madsen, ankom til Kjøbenhavn 18. Marts. — Theodor, Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 18. Marts. — Neptun, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 18. Marts. — Abba, Petersen, ankom til Horten 18. Marts. — Rolf, Christensen, ankom til Brunsbüttelkoog 18. Marts. — Willi, Knudsen, ankom til Halmstad 17. Marts. — Ceres, Bager, ankom til Langesund 19. Marts. — Argus, Jensen, afgik fra Burgh 18. Marts. — Gerda, Jensen, ankom til Marstal 20. Marts. — Ellen, Lauritzen, ankom til Mariagerfjord 19. Marts. — Ami, Christensen, ankom til Hadsund 19. Marts. — Ingolf, Nymann, afgik fra Havre 15. Marts. — Hebe, Clausen, ank. til Svendborg 20. Marts. — Ofelia, Clausen, ankom til Skelsker 21. Marts. — Mathilde, Rasmussen, ankom til Fakse Ladeplads 21. Marts. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom til Montevideo 21. Marts. — Skjold, Nielsen, afgik fra Downs Red 20. Marts. — Caroline, Christensen, ankom til Børsø 21. Marts. — Svip, Jensen, ankom til Greitwald 21. Marts. — Elise Marie, Olsen, ankom til Aarhus 21. Marts. — Eos, Christensen, ankom til Brest 22. Marts. — Marie, Friis, ankom til Tønsberg 22. Marts. — Haabet, Eschen, ankom til Frederiksstad 22. Marts. — Loreuz, Levinsen, ankom til Svendborg 23. Marts. — Likka, Petersen, ankom til Oscarshavn 22. Marts. — Skandia, Hay, ankom til Ipswich 22. Marts. — Rødkilde, Christensen, afgik fra Kjøbenhavn 21. Marts, bestemt til Limhamn. — Familiens Haab, Petersen, ank. til Frihavnen 23. Marts. — Hertha, Krull, afgik fra Wemyss 19. Marts, bestemt til Heiligenhafen. — Arietis, Andersen, ankom til Newcastle 23. Marts. — Spurven, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 25. Marts. — Malfridur, Hansen, ankom til Hasle 25. Marts. — Rigmor, Petersen, ank. til Nyborg 25. Marts. — Bertha, Carlsen, ank. til Skelsker 25. Marts. — Christiane, Bager, ankom til Trawemünde 22. Marts. — Smart, Christensen, ankom til Nyborg 25. Marts. — Marie, Boye, afgik fra Marstal 25. Marts. — Express, Boye, afgik fra Marstal 25. Marts, bestemt til Kiel.

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefri Redningsbaad

anerkendt af Board of Trade.

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

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Stettiner Haft. Ifølge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibet „Elb und Bock“ atter udlagt.

Kieler Fjord Ø. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin ligger et Sejl fartøj kæntræt i 8 Fv. Vand, med Hækken 3 Fod og Stormasten 8 Fod over Vandet, paa 54° 27' N. Br. 10° 27' Ø. Lgd. En Vragtønde er udlagt ved Vraget.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg Skærgaard. I Göteborg Skærgaard er alle Lystønder fra Indløbet til Göteborg atter udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Kola Inlet. Drovyanoi Point N. En 7 Fods Stengrund, Tashluikova, ligger i 4 Fv. Vand omtrent midt i Løbet til Drovyanoi Point Red, 3 1/2 Kbl. N. 13° Ø. fra Savmølle Pieren. 58° 56' N. Br. 83° 0' Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Fyrskibet „Elbe I“. Undervands Taagesignalet paa Fyrskibet „Elbe I“ er foreløbig upaalideligt.

Weser. Nordergründe. Om kort Tid udlægges ved den V.-lige Udløber af Nordergründe en hvid Baaketønde, mærket „Nordergründe W.“, med V.-lig Topbetegnelse. 58° 56' N. Br. 7° 59' Ø. Lgd.

Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønde 21 i Jade atter udlagt og Vintermærket inddraget.

Sengwarder Balje. Sengwarder Balje Fyr er nu forandret og viser hvidt og rødt Lys med To-Formærkelser hver 12 S., Lys 2 S., Mærke 1 1/2 S., Lys 2 S., Mærke 6 1/2 S. 53° 36' 37" N. Br. 8° 11' 17" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat. I Schulpengat er en rød Lystønde, Zwemmer, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mærke 5 S., udlagt ved Ø.-Siden af det ny, dybeste Løb over Barren. 52° 57' 26" N. Br. 4° 42' 44" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 7 i Westgat er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 7 med Kegle, der ligger ved V.-Siden af det dybeste Løb, hvori der er 21 Fod Vand, over Barren.

Den rød og sort vandret stribede Lystønde Nr. 7 i Schulpengat er ombyttet med en rød og sort tærnet Stumpstønde; mellem denne Tønde og Spidstønde Nr. 6 i Schulpengat er der mindst 16 Fod Vand.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Duc d'Albe Nr. 3 paa S.-Siden af Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er ødelagt og Fyret slukket. Paa Stedet ligger et Fartøj, som viser Signaler som for Vrag. 51° 57' 2" N. Br. 4° 10' 14" Ø. Lgd.

Vuile Gat, West Hellegat og Hollandsch Diep. Jern-Spirtønderne, som til Forsøg var udlagt i Vuile Gat, West Hellegat og Hollandsch Diep, er inddraget. I Vuile Gat er den rød og sort vandret stribede Lystønde Nr. 1 atter udlagt, og dermed Afmærkningen i Farvandet i Orden.

Zeegat van Zieriksee. Zuid Banjaard. Den hvid og sort tærned Spidstønde med Diamant ved Zuid Banjaard er flyttet ud i 31 Fod Vand. 51° 39' 10" N. Br. 3° 26' 41" Ø. Lgd.

England. Tyne. Den 25de Marts 1907 flyttes de to røde Fyr, lodret for hinanden, paa Stilladset paa N.-Pieren ved Indløbet til Tyne, til S.-Enden af det ny Pierhoved 2 1/2 Kbl. N. 19° V. fra Fyret paa S.-Pierens Hoved. Flammens Højde: 33 og 27 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. Fyrene lyser fra N. 59° Ø. gennem Ø. og S. til S. 73° Vest. 55° 1' N. Br. 1° 24' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. St. George's Channel. Smalls. Omtrent den 29de August 1907 forandres Smalls Fyr til et hvidt Lystønde, der hver 15 S. viser Tre-Lyn, Lyn 0 1/2 S., Mærke 2 1/2 S., Lyn 0 1/2 S., Mærke 2 1/2 S., Lyn 0 1/2 S., Mærke 9 1/2 S. Flammens Højde: 122 Fod. Synsviddens: 17 Kml. I samme Taarn tændes 19 Fod

under Hovedfyret et rødt, fast Bifyr, som lyser fra N. 73° Ø. gennem Ø. til S. 75° Ø., over Hats og Barrels Rocks. 51° 43' N. Br. 5° 40' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Gardiners Bay. Hay Beach Point Flats. Den 31te Marts 1907 ombyttes Hay Beach Point Flats Spirtønde Nr. 3 med en Klokketønde.

Connecticut. Long Island Sound. New Haven Harbor. Charles Island. Vraget af Skonnerten „Sylvester Hale“, ud for Charles Island, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

New York. New York Lower Bay. Southwest Spit. Den røde Lystønde Nr. 12, der ligger i 29 Fod Vand ud for V.-Siden af Southwest Spit, er til Forsøg ombyttet med en cylindrisk Lystønde, der viser et stærkere rødt, fast Lys. Højden: 10 Fod.

Maryland. Baltimore Harbor. Den 1ste April 1907 flyttes Craighill Channel Lower Entrance røde Klokketønde Nr. 2 1/2 Kml. S. hen, fra Sandy Point Fyr i N. 4° V. og fra Lowe Point Fyr i S. 84 1/2° V. Tønden mærkes C 2. En rød Spirtønde Craighill Channel Nr. 2 udlægges paa Craighill Channel Lower Entrance Klokketøndes nuværende Plads.

Florida. Florida Reefs. Cape Florida Shoal. Cape Florida Shoal Fyr er atter tændt paa en ny Baake, som staar i 9 Fod Vand paa den gamle Baakes Plads. 25° 38' 27" N. Br. 80° 8' 8" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississppi River. South Pass. Den 31te Marts 1907 ombyttes West Bank sorte Spirtønde Nr. 1 med en sort Klokketønde Nr. 1.

Southwest Pass. En sort Stumpstønde, Southwest Pass Entrance Tønde Nr. 1, er i 31 Fod Vand udlagt paa NV.-Siden af Indløbet til Renden mellem Dæmningerne ved Southwest Pass, 4 1/4 Kml. S. 29° V. fra Southwest Pass Fyr. Den flyttes efter som Løbet forandrer sig.

Mexiko. Veracruz. Punta Delgada. Den 2den April 1907 slukkes det midlertidige Fyr ved Punta Delgada, og et hvidt Blinkfy, der viser Tre-Blink, tændes i det ny Fyrtaarn, som er opført paa Punta Delgada. Flammens Højde: 150 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt, 70 Fod højt Jerntaarn. 19° 49' N. Br. 96° 27' V. Lgd.

Nicaragua. Bluefields Bluff. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa det højeste Punkt af Bluefields Bluff. Det vises fra at Gittertaarn, som er et godt Landmærke. 12° 0' N. Br. 83° 41' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø- og V.-Kyst.

Brasilien. Caravellas River. En Jernbaake med Ballon er opført paa Coroa Vermelha, 17° 58' S. Br. 39° 12' V. Lgd., og en lignende paa Catoueiro Point, 7 1/2 Kml. N. 22° V. fra Coroa Vermelha.

Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i Januar 1907 i 17 Dage passeres af Skibe med et Dybgaaende af 11 1/2 Fod.

Chili. Magellan Stræde. Port Churrucua NV. En Grund med 2 1/2 A 3 Fv. ligger 2 Kml. N. 19° V. fra Diegues Islet og i S. 36° V. fra Tamar Island V.-Ende. 52° 58' 45" N. Br. 73° 56' 30" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Elba. Campo alle Serre. Gnistelegraf-Stationen ved Campo alle Serre Semafor-Station er nedlagt.

Italien V.-Kyst. Capo Vaticano. Capo Vaticano hvide Blinkfyr viser inden for 10 Kml. Afstand hvidt, fast Lys med Blus.

Italien Ø.-Kyst. Capo Rizzuto. Capo Rizzuto Fyr viser rødt Lys fra N. 48° Ø. gennem Ø. til S. 87° Ø., over Secche di Madonna Greca, og fra S. 81° V. gennem V. til N. 48° V. over Secca della Castella. Lysevnen for det røde Lys: 12 Kml.

Italien. Venedig. Paa Venedig Observatorium gives Tidssignal med en rød Kugle, der højes to Minutter før og falder Middelmiddag efter mellemeuropæisk Tid.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Batavia Red. Den hvid og sort vandret stribede Kugletønde med Kryds, Telegraaf Bif, skal ombyttes med en rød og sort vandret stribet Kugletønde med Kors 6° 4' 30" S. Br. 106° 51' 54" Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Stantonpassage. Der hvide Spidstønde med Ballon ved NØ.-Siden af 2 Fv. Stede paa Smits Bank skal ombyttes med en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mærke 10 S. Synsviddens: 6 Kml. 2° 58' 16" S. Br. 106° 9' 29" Ø. Lgd.

Palembangrivier. Paa S.-Pynten af Øen Pajoeng ved Vandstandsmaaleren skal opføres hvide Fyrbaaker. Baaken paa Pajoeng skal vise hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mærke 10 S., og Baaken oven for Øen hvidt, fast Lys. Pajoeng S.-Pynt: 2° 24' S. Br. 104° 55' Ø. Lgd.

I Palembangrivier Munding ombyttes den sorte Stumpstønde Nr. 6 med en sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 2° 19' S. Br. 104° 55' Ø. Lgd.

Banjoe Asinrivier. I Banjoe Asinrivier er 3 $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. fra den hvide Spidstønde Nr. 1 med Ballon udlagt en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mærke 10 S. 2° 16' S. Br. 104° 50' Ø. Lgd. Den hvide Spidstønde Nr. 1 med Ballon er inddraget.

Straat Malaka Hijoe Ketijl. Et lille 4 Fods Rev ligger fra Hijoe Besar N.-Pynt i S. 65° V., 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Hijoe Ketijl N.-Pynt. En 9 Fods Sten ligger fra Hijoe Besar N.-Pynt i S. 49° V. og fra Hijoe Ketijl SØ.-Pynt i S. 15° Ø. Et 3 $\frac{1}{2}$ Fv. Stenrev ligger fra Hijoe Ketijl SØ.-Pynt i S. 1° Ø. og fra Hijoe Besar S.-Pynt i S. 72° Ø. Hijoe Ketijl N.-Pynt: 1° 11' N. Br. 103° 21' Ø. Lgd.

Aroe Baal. Sembilang Geul. I Farvandet mellem Øen Sembilang og Pangkalan Soesoer er det røde, faste Lys paa de hvide Lystønder Nr. 7 og 8 forandret til grønt, fast Lys. 4° 8' N. Br. 98° 13' Ø. Lgd.

Sembilang. Det hvide, faste Fyr paa Sembilang SØ.-Pynt er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 3 S. viser Et-Blink, Blink 1 S., Mærke 2 S. 4° 8' N. Br. 98° 15' Ø. Lgd.

Korea. Fusan Harbour. Choragu. Choragu Ledefyr er forandret saaledes: Forfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 103 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvid, 20 Fod høj Fyrpæl. 35° 7' 25" N. Br. 129° 2' 17" Ø. Lgd. Bagfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 172 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvid, 15 Fod høj Fyrpæl, der staar 430 Alen N. 54° V. fra Forfyret. Fyrene lyser fra S. 84° Ø. til S. 24° Ø. Holdt overet i N. 54° V. leder de mellem Uno Se og Kyoshi Sho 3 Fv. Klippe.

Korea Ø-Kyst. Suonku og Yo To. Suonku Fyr ligger paa 38° 42' N. Br. 123° 23' Ø. Lgd. Yo To Fyr ligger fra Verte Island i N. 56° Ø., og fra Bekhik Island i N. 23° Ø. og fra Basalt Island i N. 37° V. 39° 13' 50" N. Br. 127° 37' 53" Ø. Lgd.

Japan. Kyushu N.-Kyst. Shimoneseki Stralt. Damperen „Urato Maru“ er sunket S. for Mutsure Jima, 5 Kbl. N. 62 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Daibahana Fyr og i S. 6 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Mutsure Jima Fyr. En rød Tønde er udlagt ved Vraget, men man maa ikke stole paa, at den er paa Plads.

Kyushu V.-Kyst. Telegrafkabler er udlagt mellem Arakawa, paa N.-Kysten paa Kushikino Ankerplads, og Yeishi, Kami Koshiki Jima, og mellem Yeishi og Nagahama, Shimo-Koshiki Jima. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Kablerne.

Naikal. Kobe Ko. De to Par Ledebaaker ved Mundingen af Minato Gawa er flyttet lidt udad. Begge Par er overet i N. 50° V. De to røde Tønder, 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 75° Ø. og 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 3° V. fra Enden af Ø.-Pieren, er forsvundet.

Honshu S.-Kyst. Ise No Umi (Owari Bay). Atsuta Ko. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Opfyldningen i Atsuta Ko. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Det lyser fra S. 75° Ø. gennem S. og V. til N. 75° V. Hvidt Fyrhus. 35° 5' 15" N. Br. 136° 52' 27" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 28. Marts 1907. — Navigationsvæsenets Ordning. — S/S „Nicobar“s Brand. — „Viking“s Kæntring. — Engelsk Sørstssag. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45^{mm} Bredde 80 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.



Emallien paalægges varm — $\frac{1}{16}$ '' tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsførmænd, paa Navigationskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

Skibsfører.

En ung, sædruelig og velanbefalet Skibsfører ønsker Skib at føre i indenrigs saavel som i udenrigs Fart. Bilet, mrk.: „Skibsfører 231“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

	Gjort til.	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	99 ¹ / ₂ — ³ / ₄ — ¹ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Danmark.....	71 ¹ / ₄	71 ¹ / ₄	71 ¹ / ₂
Norden.....	97 ³ / ₄	97 ¹ / ₂	98 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	75 ¹ / ₄ — ³ / ₄	75 ¹ / ₂	75 ³ / ₄
Carl.....		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₄
Dannebrog.....	88 ¹ / ₂ —89	88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
Skjold.....		70 ¹ / ₄	71 ¹ / ₂
Urania.....	55 ¹ / ₂ —54 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	54 ¹ / ₂	55 ¹ / ₂
Union.....		77	80
Dampsk. af 1896.....		87 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
Hejmdal.....		106 ¹ / ₄	111
Østasiatiske.....	134 ¹ / ₂ — ³ / ₄	134 ¹ / ₂	134 ³ / ₄
Østersøen.....		83	90
Nordøen.....	29—31	30	30 ¹ / ₂
Gorm.....		98	96
Torm.....		72	80
Inga.....		74	78
Cimbria.....		70	100
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		30	32
Foren. Bugser-Selsk.....		60	63
Dansk-russisk Dampsk.....	112— ¹ / ₂	112	112 ¹ / ₂
Dampskibe Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101
5 % Østasias. Komp.....	100	100	105
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	86
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87 ¹ / ₂	89
4 % — — 2. Serie..		92 ¹ / ₂	93
4 % — — 1. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87	87 ¹ / ₄
4 % — — 7. — ..	93 ¹ / ₄	93	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92	94
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		99 ¹ / ₄	94
Aktier.			
Nationalbank.....		146	147
Privatbank.....	120 ³ / ₄ —121	120 ³ / ₄	121
Landmandsbank.....	148 ³ / ₄ —144	143 ³ / ₄	144
Handelsbank.....	136 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	136 ¹ / ₂	136 ³ / ₄
Grundejerbank.....	116 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	116 ¹ / ₄	117
Burm. & Wain.....		93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	174 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ³ / ₄	174 ¹ / ₂	174 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	140 ³ / ₄ —141	140 ³ / ₄	141

Vekselkurs d. 26. Marts 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.30	18.25
Paris.....	72.35	—
Amsterdam.....	151.00	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Marts 1907.

Russiske Noter.....	214.70
4 % Russiske Consols.....	74.30
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	69.70
5 % Mexikanske 1899.....	100.75
5 % Rumænske Stats.....	98.50
4 % — — 1890.....	89.50

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

Foren. Dampsk. 182,000, „Ny foren. Dampsk.“ 52,000, „Carl“ 26,000, „Norden“ 92,000, „Skjold“ 74,000, „Urania“ 134,000, „Dannebrog“ 24,000, „Danmark“ 44,000, „Union“ 22,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Østas. Komp.“ 186,000, „Kbhvn.“ 30,000, „Nordøen“ 8,000, „Dansk-Russ.“ 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Dampskibsselskabet „Gorm“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1906 udbetales Udbytte for Aaret 1906 med 7 pCt. — Kr. 70 pr. Aktie — daglig imellem Kl. 11—1 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, St.

Kjøbenhavn, den 23de Marts 1907.

P. B. V.
L. H. Carl.

Dampskibsselskabet „Skjold“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1906 udbetales Udbyttet for Aaret 1906 med 3 pCt. — Kr. 30 pr. Aktie — daglig imellem Kl. 11—1 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, St.

Kjøbenhavn, den 23de Marts 1907.

P. B. V.
L. H. Carl.

Dampskibsselskabet „Carl“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1906 udbetales Udbytte for Aaret 1906 med 6 pCt. — 60 Kr. pr. Aktie — daglig imellem Kl. 11—1 paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, St.

Kjøbenhavn, den 23de Marts 1907.

P. B. V.
L. H. Carl.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

P. Schous

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

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

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

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Skib til Salg.
Paa Grund af Dødsfald er
en ældre Galease (36 Rg. Tons)
billig til Salg ved Henvendelse
til Skibsfører N. Nielsen, sen.,
Faleled pr. Stensgaard St., Fyen.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorakringer, til billige tæste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copensure
Telefon-Nr. 42

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 63. Telefon 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen ved Langebrø.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Lossekub

Aarhus

pantager sig alt Losse- og Lædnings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.
Erbødigt

Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 448

EINAR MØLLER,

fbv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,

Telf. Blikkeanlager. 13162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1839.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening.

Har äran rekommamera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Sesager

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsgænter.
Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström
Hangö, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsekspedition og
Speditionsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsgænter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aital om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manila og
Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552

**Ægte engelsk
Bitumenfernis**

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.
Kjøbenhavn K.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

ESBJERG TOVVÆRKS FABRIK
forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel **Cocus** som **Hamp, Vaadtoug & Tæller**

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Det forenede Dampskibs-Selskab.

Aktieselskab.

KJØBENHAVN, K.

Telefon Nr. **6291,**

hvorigennem Omstilling til samtlige Kontorer og Afdelinger
i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk

i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreokviøping.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. April 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Bløkke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hor, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600'x77'x24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tor Dok 470'x66'x22'
3 Patent-Ophallogabeddinge.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinge.
Telefoner: Værftet H 171a. Maskinfabr. H 131. Sekretariatet H 163a.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træsksbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

I. S. V. Weibach,
Sjæl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annæplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co.** 43, Amallegade.
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkærspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon 92 P. Jørgensen, Bragesgade 10. Telegr.-Adr.: „Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede
Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter
Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Berg & Larsen

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

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbron.
Nortly Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:
Central 6890
Str. 1173
1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 4. April 1907.

For nogle Dampskibsrederiers Vedkommende synes Udviklingen tydeligt at have ført med sig, at Administrationen af selve Skibene til en vis Grad er bleven en anden, idet den tekniske Administration har faaet en i mange Tilfælde ikke uvæsentlig Overvægt over den rent praktisk sømandsmæssige — med andre Ord, at Skibsinspektionen indenfor saadanne Rederier enten helt er bleven trængt til Side eller dog har faaet tildelt en meget beskeden Plads i Sammenligning med den tekniske Inspektion. „Hos os er det i Virkeligheden Maskinen, der regerer over Dækket“, vil den misfornøjede Skibsfører sige om en Administration, der enten gradvis omformes i denne Retning eller maaske fra første Færd anlægges saaledes; thi den tekniske Inspektion vil mangen Gang, af nærliggende Grunde, blive identisk med Maskininspektionen.

Naturligvis maa det stedse blive det enkelte Selskabs Sag at indrette sig saaledes, som det i det enkelte Tilfælde maa forekomme at være mest hensigtsmæssigt, men at man dog ikke uden en vis Betænkelighed kan se Udviklingen gaa i denne Retning, synes utvivlsomt og fremgaar bl. a. med stor Tydelighed af det nedenfor anførte Eksempel, hvis Rigtighed vi har faaet konstateret ved Henvendelse til en sikker Kilde, og hvor det tilmed drejer sig ikke blot om Skibsinspektionens, men tillige om Skibsførerens Stilling.

Det vil endnu erindres, hvorledes det i sin Tid vakte nogen og berettiget Forundring, at man ved Lov af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning, fuldstændig ophævede disses Søtartsafdeling, der dog stedse havde fungeret upaaklageligt, og henlagde Søfarten dels under Trafikafdelingen og dels, nemlig bl. a. for Vedligeholdelsen af Skibe og Færgers Vedkommende, under Maskinafdelingen. Selvfølgelig maatte denne Ordning føre til ikke ringe Friktion og blot blive saa meget mere trykkende, som Administrationen af Statsbanerne af mange og gode Grunde aldeles ikke lader sig sammenligne med Forholdene indenfor et almindeligt Rederi.

Et af de sidste Resultater af denne — man kunde fristes til at sige paa Forhaand umulige — Ordning har været det, at Føreren, der dog fornuftigvis maa være i høj Grad interesseret i Reparationer og Vedligeholdelse af Fartøjet, ikke fremtidig skal forblive ved sit Skib under det aarlige Eftersyn af dette. Naar hertil kommer, at Søfartsinspektøren, som under Trafikdirektoratet leder Søfarten, ved den samme Ordning kun kan have en ret begrænset Indflydelse paa, hvad der foretages ved Skibet under dets Henliggen ved Værftet, da bliver unægtelig det søkyndige Tilsyn, som forudsættes i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer, alt andet, end hvad det skulde og burde være. Praktisk talt hele Tilsynet bliver paa denne Maade lagt i Hænderne paa Maskindirektøren og en Skibsingeniør, der nok hverken kan anses som søkyndige eller skibsbygningskyndige og i hvert Fald slet ikke behøver at være det. Hvor uheldig en administrativ Bestemmelse af denne Art er, behøver slet ingen Paa-visning, medens der til Gængæld kan være en ikke ringe Tvivl om, hvorvidt denne Foranstaltning er i Overensstemmelse med Forskrifterne i den ovenfor nævnte Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 13. Februar 1903.

Ganske vist undtager Lovens § 29 Statsens Skibe for de i §§ 11—28 nævnte Betingelser og Bestemmelser, men heri ligger dog formentlig ikke mere, end at Synsmændene ikke har noget at gøre i disse Skibe; Tilsynet er blot lagt i andre Hænder, men maa selvfølgelig ikke derfor være mindre effektivt, navnlig da hvad angaar Statsbanernes Skibe, der vistnok alle er Passagerskibe. Dette Standpunkt synes for saa vidt ogsaa Statsbanerne selv at have indtaget, som den i Loven og Indenrigsministeriets Bekendtgørelse nævnte Tilsynsbog ogsaa har været ført og endnu stadig bliver ført i disse Skibe.

Som bekendt føres imidlertid Tilsynsbogen af Skibsføreren, for Maskineriets Vedkommende med Bistand af og under Medansvar af Maskinmesteren, men hvorledes vil i Grunden Statsbanernes Administration kunne forlange af en Skibsfører, at han skal føre og altsaa ogsaa undertegne en saadan Tilsynsbog, samtidig med at man berøver ham Adgangen til at føre Opsyn med de Arbejder, som Bogen først og fremmest skulde give Besked om. Da det er Statsens Skibe, det drejer sig om, vil hele Spørgsmaalet selvfølgelig først blive aktuelt i det Øjeblik, da en Fører maatte vægre sig ved at undertegne en Tilsynsbog, som han i hvert Tilfælde ikke kan føre tilfredsstillende, og dette Tilfælde er, efter hvad vi har bragt i Erfaring, ikke indtruffet endnu. Men naar dette indtræffer, da ser vi ikke rettere, end at det samtidig bliver uomgængeligt nødvendigt at skaffe en Afgørelse for, hvorvidt Statsens Passagerskibe skal føre en Tilsynsbog eller ikke — eller med andre Ord, om Statsens Passagerskibe skal være undergivet en overfor Offentligheden ligesaa betryggende Kontrol som andre Passagerdampere.

At de bør være det, kan der vistnok kun være én Mening om.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for April 1907 fungerer:

Skibsfører *H. A. Boye*, Peder Skramsgade 14,
— *Jacob Holm*, St. Annæ Plads 13,
Skibsbygger *S. I. Carstens*, Livjærgergade 13,
Maskinmester *A. Blesberg*, Nordisk Kulsyrefabrik, Valby.

Torsdag d. 28. Marts tog Svitzer det kæntrøde Skoleskib „Viking“ op og bragte det atter paa ret Køl.

For at Skibet ikke skulde rejse sig for voldsomt under Udpumpningen, havde man taget forskellige Forholdsregler. Der var saaledes kun forholdsvis lidt Ballast i Bunden af Skibet, medens den Side af Højtanken, der vendte nedefter, var fyldt. Som et Slags Grundtov var lagt en svær Wire om Skroget for og agter, og endelig var der til yderligere Sikkerhed rigget solide Kølhalingsgier op til de tre forreste Toppe fra nedgravede Ankere i Land.

Denne sidste Foranstaltning blev der imidlertid ikke nogen egentlig Brug for, idet Skibet ved Hjælp af den hensigtsmæssige Vægtfordeling rejste sig let og sikkert under Udpumpningen.

Besejlingen af Aalborg. Aalborg Byraad vedtog i Følge „Aalb. Stiftst.“ paa et i Marts afholdt Møde enstemmigt Havneudvalgets Forslag om at uddybe Sejløbet fra Hals Flyrskib til Aalborg til 24 Fod. Arbejdet er anslaaet til at koste 225,000 Kr. og skal efter Bestemmelsen paabegyndes i indeværende Maaned.

Regeringen i De forenede Stater har, i Følge „Sh. Gaz.“, besluttet at udruste alle Amerikas Fyrskibe med Undervands Klokkesignaler, idet de Apparater, der allerede er installeret, gør fortrinlig Fyldest. Med Hensikts paa nogle Strandinger, der er sket fornylig ved den engelske Kyst i taaget Vejr, har man al Grund til at haabe, at Undervands Signalerne inden lang Tid ogsaa vil blive almindelig anvendt paa denne Side af Atlanterhavet.

I en Meddelelse fra Admiralitetets hydrografiske Kontor bekendtgøres det, i Følge „Sh. Gaz.“, at den nederlandske Regering har i Sinds at installere Undervands Klokkesignaler i Fyrskibene „North Hinder“, „Schouwen Bank“, „Maas“, „Haaks“ og „Terschelling Bank“.

Havnemesteren i Rotterdam meddeler, i Følge norske Blade, nedenstaaende til Underretning for Skibe: Om Dagen kan Skibe ved Hejsning af en sort Ballon og om Natten ved Hejsning af en rød Lanterne, begge paa forreste Mast, tilkendegive, at der om Bord befinder sig en kvæstet, til hvem Lægehjælp forlanges. Saasomt dette Tegn bemærkes, vil en af Revier- og Havnepolitets Dampbaade komme langs Siden og yde den Hjælp, som tiltrænges. Denne Bestemmelse befrier hverken Kaptajnen eller Styrmanden for Pligten til Paaskyndelse af den kvæstedes Ilandbringelse ved at praje forbigaaende Slæbebaade for ved deres Hjælp at faa den forulykkede bragt til Land.

Indbragt Damp. C. K. Hansen meddeler, at Dampskibet „Ulfsborg“ d. 29. Marts til Genua har indbragt Damperen „Secunda“ af Flensborg, som det havde truffet i Middelhavet. „Secunda“, der var paa Rejse fra Pensacola til Genua med Pitchpine, havde faaet Akslen knækket.

En af Ærøes ældste og mest kendte Mænd, fhv. Skibsreder Bernt F. Eriksen i Olde, er den 24. f. M. afgaaet ved Døden i den høje Alder af 92½ Aar.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 97/1906, afsagt den 23. Marts 1907. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for Barken „Hudson“ af Drammen.

Den 27. Oktober 1906 Kl. c. 3 om Natten grundstødte Bark „Hudson“ af Drammen, ført af Kaptajn Knudsen, Syd for Marstal. Skibet, der var bygget af Jern og 771 Brutto Reg.-Tons, var paa Rejse fra Bremen til Sundsvall i Ballast. Det kom til at staa med Forstævnen mod Øst og med Bredside mod Grunden paa c. 10' Vand og huggede meget haardt, saa Skrog og Rigning rystede. Vinden var sydlig (Paalandsvind) og tiltagende; den tiltog de følgende Dage til Storm med svær Sø. Kl. 3 Em. ankom Bjergningsdamperen „Helsingør“ til Strandingsstedet og tilbød Assistance, der imidlertid ikke straks blev modtaget, idet Kaptajnen ønskede at afvente Ankomsten af en Repræsentant for Skibsassurandørerne. Ved dennes Ankomst næste Dags Formiddag sluttedes Kontrakt med „Helsingør“ om at tage Skibet af Grunden for en bestemt, i Kontrakten fastsat Sum. Kl. 2. Em. begyndte „Helsingør“ at slæbe.

Om Aftenen brækkede Slæberen, men Barken fik Slæber om Bord igen, og Slæbningen fortsattes hele Natten uden anden Virkning, end at Skibet drejedes nogle Favn udefter. Vinden tiltog i Løbet af Natten og Formiddagen til Storm af SV. med svær Sø, og medens der tidligere ikke havde vist sig nogen Lækage i Barken, viste Pejlingen om Morgenen Kl. 7: 9" Vand i Rummet, Kl. 9: 36" og Kl. 11: 7 Fod Vand. Slæberen blev derfor gjort los, og „Helsingør“, som nu intet kunde udrette, før Vejret bedagede sig, gik rundt Skjoldenæs og ankrede i Læ af Landet. Ogsaa de følgende Dage var „Helsingør“ paa Grund af Vejrforholdene ude af Stand til at udrette noget, og da Bjergningsarbejdet var bleven betydelig vanskeligere, ved at Barken var sprungen læk, afsluttedes der i Henshold til et i den første Kontrakt taget Forbehold den 31. Oktober en ny Bjergningskontrakt, hvorved det bestemtes, at Bjergelønnen skulde fastsættes af nærværende Ret. Ved en den 1. November foretagen Dykkerundersøgelse viste det sig, at Grunden bestod af fast Ler med større og mindre Sten, og at Barken stod fri af Grunden for og agter. Den 3. November førtes Kedel og Pumpe fra Bjergningsdamperen om Bord i „Hudson“, og der arbejdedes derefter denne og de følgende Dage med Pumping og ved Hjælp af Dykker paa at faa Barken læns, hvad vel ikke lykkedes, men Vandet sank dog 1½' i Lastrummet. Samtidig udkastedes c. 200 Tons af Ballasten. Noget Forsøg paa at trække Barken af Grunden blev ikke gjort i de nævnte Dage, da Vandstanden udenbords var for lav. Først den 7. November om Formiddagen, efterat Vandstanden i Løbet af Natten var steget betydeligt, og efter at der fra Barken var gjort Signal, at den begyndte at røre sig, toges atter fat paa Slæbningen, og det lykkedes nu hurtigt at bringe „Hudson“ flot, hvorefter Skibet, der under Agterkant af Storlugen i 4. Pladerang havde et Hul paa c. 12 Tommers Længde og c. 4 Tommers Bredde, tætnedes af Dykker og bugseredes til Kjøbenhavn, hvor man ankom den 10. November.

Ved Stævning af 6. Decbr. 1906 har nu Citanten indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaat de Indstævnte, der har erklæret sig villig til at modtage Søgemaal paa „Hudson“s Vegne, tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger. De har fremhævet Skibets farlige Stilling, de ugunstige Vejrforhold, Bjergningens Langvarighed og deres positive Udgifter, som de har opgjort til henved 2000 Kr., foruden Driftsudgifter m. m. til den til en Værdi af 110,000 Kr. ansatte Bjergningsdamper „Helsingør“ i 15 Dage, beregnet efter 143 Kr. 35 Øre daglig til 2150 Kr. 25 Øre.

De Indstævnte har som Momenter, der maatte faa Indflydelse paa Bjergelønnens Størrelse navnlig henvist til, at „Helsingør“ paa Grund af Vejrforholdene saalænge maatte holde sig passiv, og at selve Bjergningen var forholdsvis let.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes Bjergelønnen at burde bestemmes til 5000 Kr., herunder indbefattet Godtgørelse for Sagsomkostninger, der saaledes vil være at hæve, med Renter som paastaat.

Dom i S. S. Nr. 2/1907 afsagt den 23. Marts 1907. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. for Dampskibet „Albis“.

Dampskibet „Albis“ af Kristiania, der er bygget i 1897 af Staal, og som maaler 1381 Brutto Reg.-Tons, grundstødte den 5. Decbr. f. A. Kl. c. 7 Em. paa Middellgrunden. Damperen der var paa Rejse fra Kotka til Bristol med en Ladning Trælast, c. 483 Standard, gik ved Grundstødningen kun med halv fart, og efter c. 1½ Times Arbejde lykkedes det den ved egen Hjælp at komme flot, men straks efter kom Skibet under sine Manøvrer for at undgaa Sammenstød med en anden Syd fra kommende Dampere atter paa Grund, denne Gang

paa Grunden Syd for Ryggen. Skønt „Albis“, da den stødte, ligesom forrige Gang kun gik med sagte Fart fremover, var Skibet nu ikke i Stand til ved egen Hjælp at komme af Grunden, hvorfor der sluttedes Kontrakt med Svitzers Bjergningsentreprise om at tage Skibet af Grunden mod en ved nærværende Ret fastsat Bjergeløn. „Albis“, der støvnedes SØ. t. S., stod 12' 10" for og 14' 11" agter, medens det før Grundstødningen laa 13' 7" for og 15' 5" agter; ved Opmaaling fandtes 13' Vand for, 15 à 16' midtskibs og 17' agter. Vinden var Nordvest, stiv Kuling med nogen SØ. Fra Kl. 11,15 Em. til 0,30 Fm. slæbtes uden Resultat af Bjergningsdamperne „Kattegat“ og „Hertha“; sidstnævnte gik da til Kjøbenhavn for at hente en Lægter til Hjælp ved Losning af Ladningen, men inden den kom tilbage, var det lykkedes „Kattegat“, der var vedbleven at slæbe med fuld Kraft, Kl. c. 3 Fm. at tage „Albis“, hvis egen Maskine havde medvirket en Del af Tiden, af Grunden. Vinden var da gaet om til Nord med tiltagende Kuling og en Del SØ. Kastrop Bjergelav, en halv Snes Mand, der var kommet til Stede og af Entreprisen var engageret til at assistere med Losningen, og hvem der var tilsagt et Vederlag af 20 % af Bjergelønnen, blev der saaledes ikke Brug for. Ved Dykkerundersøgelse konstateredes, at „Albis“ ikke havde lidt synderlig Skade, og at den kunde fortsætte Rejsen til England, hvor den kom i Dok for at underkastes en Reparation.

Ved Stævning af 2. Jan. d. A. er Sagen indbragt her for Retten, hvor Citanterne hos de Indstævnte, Firmaet Jansen & Co., der har paataget sig at tilsvare Bjergelønnen, har paastaet sig tilkjendt Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagsomkostninger. Med Hensyn til Værdien af „Albis“ er det af Citanterne gjort gældende, at dens Kaskotakst og Assurancesum, efter de Oplysninger Citanterne har kunnet faa, er 270,000 Kr., og at Reparationen ikke har kostet 12,000 Kr. De har opfordret de Indstævnte til at oplyse, hvorvidt disse Summer er rigtige, men denne Opfordring har de Indstævnte ikke villet efterkomme, da de finder, at Assurancesummen maa blive uden Interesse for nærværende Sag, idet Skibets Værdi i beskadiget Stand paa anden Maade er oplyst. I saa Henseende har den herværende Inspektør for Bureau Veritas beregnet Skibet til en Værdi af 180,000 Kr. „i god Stand“, medens Surveyer for norsk Veritas i Cardiff, der har besøgt Skibet i Dokken, har ansat Værdien af Skibet i beskadiget Stand til £ 4500. Ladningens Værdi er af Indstævnte opgivet til 3,227 £, af Citanterne noget højere; hvad Fragtens Værdi angaar er Parterne enige om at sætte den til £ 240.

Citanterne opgiver Værdien af „Kattegat“ og „Hertha“ til henholdsvis 170,000 Kr. og 50,000 Kr., men de Indstævnte har protesteret mod disse Værdiansættelser som altfor høje.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder den ringe Fare, der maa antages at have været til Stede for saavel det bjergede Skib som for Bjergerne, og det forholdsvis ringe Arbejde, Bjergningen har kostet, skønner Retten, der ikke i nærværende Tilfælde finder Anledning til at komme nærmere ind paa en Bedømmelse af de højst forskellige Værdiangivelser navnlig med Hensyn til det reddede Skib, at et Vederlag af 3,500 Kr. vil kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger vil være at hæve som indbefattet i dette Beløb.

Dom i S. S. Nr. 27/1907, afsagt d. 20. Marts 1907. Tiltalte M. A., der fra 4. April f. A. havde været udmønstreret med S/S. „United States“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i New York d. 22. s. M. uden hertil at have anden Grund, end at han fik Tilbud om højere Hyre med et andet Skib.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 28/1907, afsagt d. 20. Marts 1907. Tiltalte C. C. H., der d. 10. Juni 1905, var bleven udmønstreret med S/S. „Texas“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i New York den 5. Juli s. A. uden hertil at have særlig Grund.

Tiltalte, der ved Rettens Dom af 5. September 1904 er straffet for Rømning med simpelt Fængsel i 14 Dage, dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 29/1907, afsagt d. 20. Marts 1907. Tiltalte H. P. L. F., der den 4. April 1906 blev udmønstreret som Fyrbøder paa ubestemt Tid med S/S. „United States“ rømte i New York d. 23. s. M.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 12/1907, afsagt d. 16. Marts 1907. Kaptajn O. Larsson, Fører af Skonnert „Margrethe“ mod Havneassistent Schönning for Skonnerten „Primrose“.

Den 27. Oktober 1906 mellem Kl. 6 og 7 Aften fandt der i Nærheden af Falsterbo Fyrskib et Sammenstød Sted mellem de to svenske Skonnerter „Margrethe“ af Brantevik, ført af Kaptajn O. Larsson, paa Rejse fra Aalborg til Oscarshamn med en Ladning Cement, og „Primrose“ af Kalmar, ført af Kaptajn G. Svensson, paa Rejse fra Stege til Kalmar i Ballast. Vinden var sydlig (den havde været variabel fra SSØ. til S. og angives i „Primroses“ Dagbog i Sammenstødsøjeblikket som S. t. Ø.), begge Skibe havde sejlet bivevind, „Margrethe“ for Styrbords Halse med angiven Kurs SØ. t. Ø. 1/2 Ø., „Primrose“ for Bagbords Halse med en Kurs, der ikke er nøje oplyst (i Sammenstødsøjeblikket, og efter at „Primrose“ var faldet af for at vige til Side for „Margrethe“, er Kursen i Skibets Dagbog opgivet til SV. t. V. 1/2 V., men dette Opgivende er senere af Kaptajnen rettet til V. 1/2 S.) Efter Sammenstødet søgte „Margrethe“ ind til Malmø og „Primrose“ til Kjøbenhavn.

Om Aarsagen til Sammenstødet foreligger der Forklaringer af de to Skibes Besætninger for henholdsvis Raasteretten i Malmø og det svenske Konsulat i Kjøbenhavn. Medens „Primroses“ Fører, hvis Pligt det efter Søvejsreglerne var at gaa af Vejen, hævder i rette Tid at have gjort dette og formener, at ogsaa „Margrethe“, maa være falden af fra sin Kurs, gøres det fra den anden Side gældende, at „Margrethe“, hvis Kaptajn selv stod til Rors, har holdt sin Kurs nøje, saa tæt op til Vinden som muligt. Den 20-aarige Letmatros, der stod til Rors paa „Primrose“, har forklaret, at Føreren i rette Tid gav ham Ordre til at falde af for „Margrethe“; han faldt da af, indtil han havde „Margrethes“ røde Lanterne ret forude, Kaptajnen gav saa Befaling til at støtte med Roret, og Vidnet styrede derefter saaledes, at han saa det mødende Fartøjs røde Lanterne vekselvis snart til Luvart, snart i Læ. Fra begge Sider hævdes det derhos, at man selv har opgivet sit eget Skibs Navn, men ikke kunnet faa Svar paa Forespørgsel om Modpartens.

Den 21. f. M. blev der af Citanten Kaptajn O. Larsson i Henhold til Pl. 30. November 1821 foretaget Arrest i den da i Kalkbrænderihavnen henliggende Skonnert „Primrose“ med Tilbehør for den „Margrethe“ tilføjede Skade, der er vurderet til 2950 Kr., Godtgørelse for 6 Liggedage, der, da „Margrethe“ maaler 70,55 Tons, er beregnet til Kr. 21.16 daglig eller Kr. 126.96, samt Arrestomkostninger Kr. 38.46. Ved Stævning af 23. s. M. til Indstævnte Havneassistent Schönning for Skonnerten „Primrose“ har nu Citanten under Henvisning til, at „Primroses“ Kaptajn er rejst til Sværrig uden at have nogen anden herværende Mandatarius end Indstævnte, hvem han har overdraget at føre Tilsyn med Skibet, indbragt Sagen her for Retten, hvor han har paastaet den skete Arrest kendt lovlig og sig kendt berettiget til for et Beløb af Kr. 3076.96, med Renter,

Arrestomkostninger, og denne Sags Omkostninger at gøre Eksekution i det arresterede Gods.

Da Indstævnte, der har givet Møde under Sagen, har erklæret ikke at have nogen Indvending at gøre mod Søgsmålet, vil Citantens Paastand være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger findes at kunne bestemmes til 200 Kr.

Mønstringskontoret i København.

Mønstringskontoret meddeler:

Virksomheden i Aaret 1906.

Mønstringskontoret i København har i 1906 foretaget Mønstringer til 3,411 Skibe, hvortil er mønstret ialt 36,413 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	16,065 Mand,
— - Sejlskibe.....	831 —
Afmønstret fra Dampskibe	13,364 —
— - Sejlskibe.....	805 —
Ommønstret til Damp- og Sejlskibe.....	5,348 —

Ialt... 36,413 Mand.

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 947, er udfyldt af Kontoret, ligeledes er samtlige til Paa- og Ommønstringen svarende Afregningsbøger, ialt 18,108, udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 18 Mand hørende til 16 Skibe med et Beløb af 997 Kr. 64 Øre. Desuden er til „Ikke Værnepligtige og Udlændinge“ udstedt ialt 2,310 Søfartsbøger.

Sammenligning

mellem de gennemsnitlige Antal Forretninger i Femaaret 1897—1901 og 1902—1906.

	Middeltal for		Forhøjelse eller Formindskelse i Procenter af Tallene fra første til sidstnævnte Femaar
	Fem-aaret 1897-1901	Fem-aaret 1902-1906	
Antal Skibe	2,948	3,108	+ c. 6 %
Paamønstret til Dampskibe	Mand 8,969	Mand 12,646	+ 41 %
— - Sejlskibe..	1,206	956	÷ 21 %
Afmønstret fra Dampskibe	8,145	11,177	+ 37 %
— - Sejlskibe..	1,087	924	÷ 15 %
Ommønstringer	8,894	4,490	+ 15 %
Mønstringer ialt...	23,301	30,193	c. + 30 %
Udfærd. Afregningsbøger..	Stk. 11,247	Stk. 13,946	+ 24 %
— Bemandingslister.	824	861	+ 4 %
— Søfartsbøger (i 15 Md.).....	—	2,940	

Sammenligning

mellem Aaret 1890 (første Aars Statistik førtes af Kontoret) og Aaret 1906.

	1890	1906	Procentvis Forhøjelse eller Formindskelse af Virksomheden
Antal Skibe	2,113	3,411	+ 61 %
Paamønstret til Dampskibe	Mand 5,281	Mand 16,065	+204 %
— - Sejlskibe..	1,473	831	c. ÷ 44 %
Afmønstret fra Dampskibe	4,839	13,364	+176 %
— - Sejlskibe..	1,460	605	÷ 45 %
Ommønstringer	1,907	5,348	+180 %
Mønstringer ialt...	14,960	36,413	+143 %
Udfærd. Afregningsbøger..	Stk. 8,661	Stk. 18,108	+109 %
— Bemandingslister.	770	947	+ 23 %
— Søfartsbøger	—	2,310	

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for April Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Luftryk paa 30°—40° N. Brd. og 50°—60° N. Brd. er i April ringere end i nogen anden Maaned. Paa Damperruten mellem 40°—50° N. Brd. betyder dette, at de vestlige Vinde gennemsnitlig er bleven svagere, og at østlige Vinde forekommer næsten lige saa hyppig som i Marts og Maj, i hvert Fald betydelig hyppigere end i Januar og Juli. Den laveste Barometerstand mellem Kanalen og New York træffer i April Damperne lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Luftrykket over Grønland, Island, eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarstider, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ-Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2° mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften, thi herved begunstiges i den østlige Del Dannelsen af det høje Luftryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de ækvatorale Grænser baade for NØ- og SØ-Passaten kun i ringe Grad deres geografiske Beliggenhed i Sammenligning med Marts Grænserne. SØ-Passaten overskrider dog ved Midten af Oceanet Ækvator noget.

Hvad Kystvindene angaar, da kan man paa den europæisk-afrikanske Side paa Madeira og Fastlandet Syd efter regne med en støt NØ-Passat fra Midten af April. Ved Sierra Leone Kysten er Vinde fra NNW endnu fremherskende, Vindstille forekommer ofte og vestlige og sydvestlige Vinde nu og da. Den tørre Aarstid er her til Ende. Øst for Kap Palmas begynder i April

under SV.-Monsunen den store Regntid paa den saakaldte Elfenbenskyst. De vestafrikanske Tornados forekommer ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (tillige i November) hyppigst og heftigst som Uvejrbygger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Paa den amerikanske Side er nordvestlige Vinde fremherskende ved Kysterne af Kanada, New Foundland og Ny Skotland; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I Vestindien er med Slutningen af April ogsaa den tørre Tid til Ende, og Passaten gaar her en Del tilbage med Hensyn til Vindstyrke og Stadighed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydelig af, saaledes at der mellem 40°—50° N. Brd. i April kun forekommer halv saa mange Storme som i Januar. Procentantallet af Vinde af Styrke 8 og derover aftager fra Kanalen imod Syd og tiltager imod Vest. Den største Stormhyppighed findes atter fra 50°—40° N. Brd. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Brd. mellem 45°—65° V. Lgd., men Hyppigheden er gaaet ned til 15°—20° pCt.; Syd for 30° N. Brd. forekommer i April næsten ingen Storme.

Taage. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skotlands Kyst og i Maine Bugten. En betydelig Tiltagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Brd. er denne Taagefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Brd. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taageomraade ligger ved Kap Finisterre og strækker sig saa langt ind i den biskayiske Bugt, som Vandtemperaturen er lav i Forhold til Lufttemperaturen.

Is. Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Brd. og 44° V. Lgd. til 42° N. Brd. og 53° V. Lgd., i hvert Fald skærer den udgaaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Fragtmarkedet.

Da Helligdagene i den forløbne Uge meget nær har standset Forretningernes Gang, viser Markedet i sin Helhed ingen Forandring. I Østen er Tendensen vedblivende rolig, medens Sortehavs Fragterne har været under Indfyldelse af Omslag i Vejret med Frost og endvidere af Urolighederne i Rumænien. 7/ er bleven betalt for Marts (g. St.) Lastning fra Sydrusland til Rotterdam. Middelhavsfragterne har fra Østkysten saa vel som fra Vestkysten for prompt Lastnings Vedkommende holdt sig paa et uforandret Niveau. Blandt Afslutninger mærkes: Cardiff/Algier Frs. 7,25, Malta 5/ à 5/10¹/₂. Hjemover Bilbao/Middlesbro 4/9, Rotterdam 5/1¹/₂. Hvad Østersøen angaar, hersker der endnu samme Flovhed. For Kortprops fra de russiske Havne, som er tilgængelige, bydes 34/ til 38/, i Følge Størrelse, pr. stor Fav. Korn er der meget lidt af. 9 d. Havrebasis kan gøres for Dellast Libau/London. Riga, saa vel som Reval, melder ankomne Dampere, men Pakisen udenfor rapporteres fra begge Steder at være ret besværlig.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Siden vor forrige Beretning er det ikke videre store Forandringer, der har fundet Sted; Paasken har maaske nok nogen Skyld heri, men den flove Tilstand, som

Fragtmarkedet, navnlig i Tyskland, er kommet ind i, er det ikke let at komme ud over igen. Fra Kønigsberg meddeles, at man venter Sejlskibsfarten aaben i Begyndelsen af denne Maaned og stiller i Udsigt for Oljekager til Danmark, Sydsverrig 15 Mark, men der er vist endnu ikke sluttet til nævnte Rate; isvrigt noteres Telegrafpæle til Kjøge 16 à 17 Pf. pr. Kbfd. samt mindre Partier Mel og Ærter til Wasa og Åbo 7 à 8 Mark. Danzig noterer som hidtil i Aar kun Trælaster bl. a. Chocks til Østkyst Kulhavn 8/ à 9/ pr. load. Stolpmünde udbyder Havre til Østkysten Slesvig til kun 4¹/₂ à 5 Mark, medens Rügenwalde noterer 5 à 5¹/₂ Mark, Demmen 6 Mark til Sundhavn. Lübeck har som antydnet været meget fast, saaledes er der sluttet til Kastrup 4¹/₂ Mark for Kainit.

ab Kjøbenhavn er heller ikke meget at gøre; der er sluttet Majs til Rønne 12 Øre, Svaneke 15 Øre, Bomuldsfrøkager til Cimbrishavn 3³/₄ Kr., fra et Par lossende Dampere vil der forhaabentlig blive nogle Laster efter Helligdagene.

ab svenske Sundhavne noteres Lervarer til Riga 4, Kønigsberg, Kiel 3¹/₄ Mark, Uleåborg 5 Mark, Åbo 4 à 4¹/₂ Mark, Laurvig, Frederikshald 3¹/₂ Kr., fremdeles Cement til Wiborg, Helsingfors, Raumo 65 à 70 Øre pr. Fod.

ab Warberg — Randers, Odense Sparrer 8 Øre, ab Falkenberg — Kiel 3¹/₂ Mark, Halmstad (Kysten), Kiel 4 Mark; Lysekil, Stettin 4¹/₄ Mark for Gadesten.

ab Skien noteres Battens til Boulogne 26 Frs., Papenburg 21 Mark, Aalborg Bord 15 Kr.

Kul. Tyne/Porsgrund, Skienfjord £ 5.0.0, Granton/Skienfjord £ 5.2.6.

Ugens Havarier.

Adele, Kuf af Rendsburg, paa Rejse fra Hjemstedet til Nakskov med Guano, grundstødt ved Albuen paa Lolland, er af det stedlige Bjergelav bragt flot og ind til Nakskov.

Anglo Dane, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Stavanger til Bergen, er returneret til Stavanger med Maskinskade; maa reparere.

Løvenørn, dansk Inspektionsdpsk., har Vest for Langeland stødt mod en Sten og er blevet læk. Skibet, som fik Forskibet fuldt af Vand, maatte sættes paa Land. Besætningen er landsat i Lohals. Bjergningsdpsk. „Helsingør“ assisterer.

Castor, Dpsk. af Bremen, er i tæt Tøge kommet paa Grund udfor Gjedær Fyr. Svitzers assisterer.

Thyra, Dpsk. af Bergen, er i tæt Taage kommet paa Grund mellem Betø og Ludvigsgave. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

En vellykket Prøvetur afholdtes den 30. Marts i Sundet med Damperen „Haakon“, bygget af A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri for Regning Skibsreder, Konsul Chr. Th. Boe i Arendal.

„Haakon“ er 270' lang, 39' bred, 20' 4¹/₂“ dyb og har en Bæreevne af 2,700 Tons. Damperen er udrustet med 8 Master til Losning og Ladning med tilhørende Dampspil, saa særdeles hurtig Udlosning kan besørges; den er forsynet med 2 Kedler og en Tregangs Ekspansionsmaskine med Cylinderdimensioner 18“, 29“, 50“ og 33“ Slag. Skibet er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse og er en Lastdamper af mest moderne Art.

Prøveturen, paa hvilken opnaaedes en Fart af c. 11 Knob, forløb til den ombordværende Reders Tilfredshed.

Dampskibsselskabet Norddeutscher Lloyd i Bremen har, i Følge Ritz. Bur., hos Skibsværftet Weser bestilt en Passager- og Fragtdamper paa 27,000 Tons. Skibet faar en Længde af 186 Meter, og Maskinerne skal indicere 15,000

HK. Besætningen kommer til at tælle 400 Mand, og der bliver Plads til 500 Kabytspassagerer og 3000 Mellemdækspassagerer.

Cementfabrikken Norden i Aalborg har, i Følge Ritz. Bur., den 21. Marts købt Damperen „Ally“, hjemmehørende i Trondhjem. Skibet, der maaler 150 Tons, koster 55,000 Kr.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 2. April).
Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 25. Marts herfra. — Alexandra, Rabe, afgik fra Kristiania 24. Marts til Boston. — Algarve, Borries, ankom hertil 26. Marts fra Lissabon. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Bergen 30. Marts fra Stavanger. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 29. Marts herfra. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 26. Marts til Tunis. — Arkansas, Petersen, afgik fra Midlesborough 14. Marts til Filadelfia. — Arno, Nielsen, afgik fra Methil 26. Marts til Genua. — Axelhus, Seberg, ank. hertil 29. Marts fra Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, pass. Brunsbüttel 29. Marts for London. — Beira, Lunge, ank. til Alicante 31. Marts fra Cartagena. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Brunshyttel 1. April for Rouen. — Christian IX, Holm, pass. Holtenau 31. Marts for Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, ankom til København 3. April. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afgik fra Gibraltar 21. Marts hertil. — Douro, Mortensen, afgik fra Livorno 1. April til Napoli. — Esbjerg, Strufve, ankom hertil 1. April fra Libau. — Florida, Getsche, i Dok her. — Frederik, Thomsen, ank. til Windau 29. Marts fra Danzig. — Garonne, Kromann, ankom hertil 30. Marts fra Dunkerque. — Hengest, Harder, ankom til Dunkerque 1. April fra Havre. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Reval 31. Marts fra Baltischport. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 31. Marts fra Hull. — Kentucky, Ørsted, afgik herfra 22. Marts til New York. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 1. April for Hull. — Kursk, Gommessen, ankom til Windau 31. Marts fra Hull. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ank. til Antwerpen 31. Marts fra Smyrna. — Louise, Kruse, afg. herfra 30. Marts til Danzig. — Maja, Iversen, ankom til Hamburg 29. Marts herfra. — Moskov, Meldahl, ankom til Libau 31. Marts fra Reval. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 1. April fra Libau. — Nishnij Novgorod, Niderøe, ankom til Marseille 31. Marts fra Oporto. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Hanstholm 2. April hertil. — Omsk, Jonseu, ankom til Hull 28. Marts fra Libau. — Orrik, Christiansen, afg. fra Trondhjem 31. Marts Syd paa. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 21. Marts til Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. til Libau 27. Marts fra Hull. — Pregel, Olsen, pass. Brunsbüttel 1. April for London. — Rita, Schibbye, ankom til Hamburg 28. Marts. — Texas, Andersen, ankom hertil 31. Marts fra Aalborg. — Thyra, Fischer, ank. til Norrkøping 31. Marts fra Stockholm. — Tiber, Bech, ank. til Livorno 27. Marts fra Glasgow. — Viking, Meyer, afgik fra Hull 30. Marts til Oporto. — Rogaland, Wiese, afg. fra Liverpool 30. Marts til Swansea. — United States, Wulff, ankom hertil 26. Marts fra New York. — Ceres, Gad, afg. fra Reykjavik 30. Marts til Vestlandet. — Laura, Aasberg, ankom hertil 31. Marts fra Leith. — Morse, Jacobsen, ankom hertil 31. Marts fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Thorshavn 21. Marts Leith. — Tjaldur, Rothe, afg. herfra 31. Marts til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frøde, N. W. Schmidt, ankom til Messina 29. Marts. — Sigurd, P. L. Petersen, afg. fra Burntisland 30. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Stratoni 24. Marts. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Stettin 31. Marts. — Volmer, J. Petersen, ank. til Lübeck 1. April. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Sapelo 24. Marts. — Uffe, Juul Larsen, ankom til Antwerpen 29. Marts. — Knud II,

Myer, ankom til Sfax 2. April. — Danmark, Kraemer, afg. fra Stettin 31. Marts. — Ragner, Holst, afgik fra Burntisland 29. Marts. — Skjold, Rise, afgik fra Almeria 20. Marts. — Halfdan, Hansen, ankom til Messina 2. April. — Olaf, J. P. Jørgensen, ankom til Charleston 29. Marts. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til La Rochelle 28. Marts. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til Swansea 24. Marts. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afg. fra Sfax 31. Marts.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Kbhvn. 3. April. — Vagn, Mikkelsen, ankom til Porto Empedocle 30. Marts. — Ulf, Drescher, afg. fra Licata 27. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til New York 1. April. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Sunderland 31. Marts, best. til Torre Annunziata. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Riga 29. Marts. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Blyth 23. Marts. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra Novorossisk 16. Marts, best. til Bergen. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Novorossisk 28. Marts. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ankom til Rotterdam 12. Februar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Rosario 25. Marts. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Maryport 23. Marts. — Johan Siem. Petersen, ank. til Libau 31. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Libau 19. Marts.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Libau 29. Marts. — I. N. Madvig, Schjød, ankom til Libau 22. Marts. — Hamlet, Lau, ank. til Pillau 27. Marts. — Helge, Olsen, ankom til Rotterdam 27. Marts. — Rolf, Olsen, ankom til Aarhus 31. Marts. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ankom til Stettin 30. Marts.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, afgik fra St. Juan 27. Marts. — Helga, Olsen, ankom til Antwerpen 1. April. — Martha, Christensen, ank. til Huelva 29. Marts. — Elna, Rathje, afgik fra Pelo Mail 20. Marts. — Therese, Pedersen, ankom til Tynen 25. Marts. — Simone, Møller, ankom til Huelva 29. Marts. — Jeanne, Løffer, ank. til Newport 29. Marts. — Vera, Rise, ankom til Huelva 20. Marts. — Daisy, Leth, ankom til Rochefort 28. Marts.

Nordøen. Nordland, Møller, ankom til Libau 25. Marts. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. til Stettin 28. Marts. — England, Andersen, ankom til Tønning 28. Marts. — Holland, Poulsen, ankom til Svendborg 31. Marts. — Rusland, Madsen, afgik fra Blyth 27. Marts, bestemt til Korsør.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Dunston 2. April, best. til Porto Ferrajo. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Rotterdam 15. Marts. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Cardiff 23. Marts, best. til St. Vincent. — Urania, Clausen, afgik fra Grangemouth 31. Marts, bestemt til Hamburg. — Svend, Petersen, ankom til Methil 1. April.

Jylland. Ingrid, Winther, afgik fra Plymouth 1. April, bestemt til Santander. — Karen, Eriksen, ankom til Rotterdam 2. April. — Ebba, Meinertz, ankom til Bari 2. April.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Sfax 2. April, best. til Drogheda. — Alexy, Lorentzen, ankom til Memel 25. Marts. — Dagny, Fischer, afgik fra Blyth 30. Marts, bestemt til Memel. — Mary, Clausen, ankom til Limerick 2. April.

København. Hafnia, Hansen, ank. til Neufahrwasser 2. April. — Carl Heckscher, Starck, ankom til Helsingør

29. Marts. — Normannia, Eriksen, ankom til Penarth 31. Marts. — Livonia, Skov, ankom til Sunderland 29. Marts.

Union. Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Stettin 1. April. — Sarmatia, Pedersen, ankom til Stettin 1. April. — Kotania, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 29. Marts.

Inga. Flandria, Sørensen, afg. fra Kristianssand 2. April bestemt til Ghent.

Dan. Fionia, Hansen, ankom til Kragerø 3. April. — Selandia, Troensegaard, ankom til Calais 28. Marts.

Dannebrog. Brattingsborg, Suenson, ankom til New Orleans 24. Marts. — Flynderborg, Larsen, ankom til Methil 1. April. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Windau 30. Marts. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Hull 21. Marts. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Savona 28. Marts. — Kronborg, Hveissel, ankom til Rio 20. Mars. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Windau 30. Marts. — Skanderborg, Jensen, ankom til Genua 23. Marts. — Stegelborg, Lund, ankom til Newcastle 28. Marts. — Stjerneborg, Lund, afgik fra Oran 29. Marts. — Søborg, Fischer, afg. fra Cardiff 28. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 31. Marts.

Dampskibeelskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ankom til London 1. April. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 27. Marts. — Marselisborg, Andersen, ankom til Bona 23. Marts. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Cardiff 25. Marts. — Skodsborg, Schultz, ankom til West Hartlepool 27. Marts. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Sunderland 20. Marts. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Genua 29. Marts. — Vordingborg, Nielsen, ankom til Blyth 1. April.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ankom til London 28. Marts. — Dansborg, Kühl, ankom til Huelva 16. Marts. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Windau 26. Marts. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Hamburg 1. April. — Taarnborg, Matzen, afgik fra Danzig 30. Marts.

Svendborg. Svendborg, Møller, ankom til Hull 29. Marts. — Peter Mærsk, Berresen, ankom til Libau 24. Marts.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Kiel 1. April.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Antwerpen 17. Marts.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afgik fra Methil 30. Marts.

Dampskibeelskabet Torm. Sara, Jensen, afgik fra Neufahrwasser 31. Marts, bestemt til Sunderland. — Helene, Sørensen, ankom til Windau 1. April. — Agnete, Petersen, ankom til Wismar 29. Marts. — Alice, Schultz, ankom til Grangemouth 29. Marts. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Methil 1. April, bestemt til Kbhvn. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 30. Marts.

Østasiatisk Kompagni. Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. fra Vigo 31. Marts, best. til Cadix. — St. Jan, Christensen, afg. fra St. Thomas 23. Marts, best. til Hamburg. — St. Croix, van Deurs, ankom til Tampico 27. Marts.

Ærs. Erindring, Nielsen, ankom til Seaham 27. Marts. — Energi, Svane, ankom til Blyth 26. Marts.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Esbjerg 1. April. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Nykjøbing F. 27. Marts. — Hans Tausen, Klæborg, ankom til Terneuzen 28. Marts. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Nykjøbing F. 30. Marts. — Ajax, Brorson, pass. Helsingør 2. April sydg. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Hammershus 1. April. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Antwerpen 1. April. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Grangemouth 1. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Blyth 26. Marts. — London, Bom, afgik fra Seaham 31. Marts, best. til Korsør. — Paris, Tholander, afg. fra Svendborg 31. Marts, best. til Fyne Dock. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Liverpool 30. Marts.

Merour. Berlin, Krogh, afgik fra Stettin 27. Marts, best. til Blyth. — Wien, Brink, afg. fra Newport 28. Marts, bestemt til Genua. — Roma, v. Thun, afgik fra Kbhvn. 30. Marts, best. til Dunston.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Gøteborg 28. Marts. — Freja, Nielsen, ankom til Bremen 29. Marts. — Tor, Hørstedt, afg. fra Rügenwalde 2. April, best. til Gøteborg. — Hertha, Rasmussen, ankom til Bremen 30. Marts. — Express, Madsen, ankom til Nysted 27. Marts.

Internationalt Dampskibs og Bærgnings Co. Lady Furness, Larsen, ankom til Aarhus 26. Marts.

Europa. Europa, Hansen, afgik fra Methil 29. Marts, bestemt til Swinemünde. — Tyskland, Danstrup, afgik fra Funchal 26. Marts.

H. Kirchner. Edison, Sørensen, ankom til Kbhvn. 30. Marts. — Stanton, Jørgensen, afgik fra Methil 30. Marts, bestemt til Norrkøping.

Det Dansk-Franske Dampskibeelskab. Normandiet, Schmidt, ankom til Rouen 30. Marts. — Slesvig, Svarrer, ankom til Methil 29. Marts.

Hamlet. Herleve, Hintze, ankom til Swansea 30. Marts.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Pedersen, ankom til Esbjerg 1. April. — Ella, Andersen, ankom til Lemvig 30. Marts. — Yrsa, Pedersen, ankom til Sevilla 1. April.

Ærs. Johanne, Stegmann, ankom til Lysekil 26. Marts. — Hertha, Krull, ankom til Heiligenhafen 25. Marts. — Th. Lohse, Boye, ankom til Matvik 26. Marts. — Albertine, Madsen, ankom til Rügenwalde 26. Marts. — Jørgen, Albertsen, ankom til Mullerup 26. Marts. — Emanuel, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 26. Marts. — Ariel, Christensen, ankom til Nykjøbing S. 26. Marts. — Martha, Madsen, ankom til Varberg 26. Marts. — M. Hay, Petersen, ankom til Wick 27. Marts. — Kiana, Christensen, ankom til Drøbak 26. Marts. — Emilie, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 28. Marts, bestemt til Randers. — Svip, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 27. Marts. — Ingolf, Nymann, ankom til Leith 26. Marts. — Amalia, Andersen, afgik fra Horsens 27. Marts, bestemt til Kragerø. — Peter, Olsen, ankom til Rügenwalde 29. Marts. — Nathalia, Eriksen, ankom til Drøbak 29. Marts. — Albertha, Kromann, ankom til Thorshavn 27. Marts. — Pampa, Svendsen, ankom til Kragerø 29. Marts. — Argus, Jensen, ankom til Frederikstad 29. Marts. — Thea, Friis, ankom til Dysart 29. Marts. — Debora, Rasmussen, ankom til West Wemyss 29. Marts. — Eden, Petersen, passerede Beachy Head 28. Marts, vestg. — Skjold, Nielsen, ankom til Llanelly 30. Marts. — Alta, Albertsen, ankom til Arendal 30. Marts.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Skagerrak. Hanstholm NØ. Den 22. Marts, 11 Kml. N. 50° Ø. fra Hanstholm Fyr. Ifølge Indberetning fra Føeren af Dampskibet „Ficaria“, et Vrag med Bunden opad.

Kattegat. Samsø Ø.-Flak. Booserne. Booserne Baake skal i en nær Fremtid males sort.

Store-Bælt. Vengeance Grund V. Ifølge Meddelelse fra „Hydrographic Departement“ i London har Føeren af den engelske Damp „Cambria“ rapporteret, den 19de November 1906 at have stødt paa en Hindring i Store-Bælt, fra Lille-Hov (Franke-Klint) Fyr i NØ. 1/4 N. og fra Sprogø Fyr i S. t. Ø.

Langeland V. Stoense Løb. En Sten med 8 1/2 Fod er fundet i Stoense Løb. Den ligger i 11 1/2 Fod Vand, 220 Alen SØ. t. Ø. fra Riaprikken med to Koste Rødgrund S. Stenen vil blive bortsprængt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Öland Ø.-Kyst. Yttergrund. I Foraaret 1907 skal en sort Vager med hvidt Bælte og to Balloner udlægges ved Yttergrund. 57° 0' 52" N. Br. 17° 0' 0" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Rånså. Mjösjärden. I Foraaret 1907 udsættes ved Farvandet til Mjösjärden 6 Stager paa V.-Siden og 2 Stager med Kost paa Ø.-Siden. 65° 45' 30" N. Br. 22° 24' 0" Ø. Lgd. til 65° 47' 12" N. Br. 22° 21' 48" Ø. Lgd.

Tyskland. Kleines Stettiner Haff. Ückermünde. I Ückermünde Fyr er den grønne Vinkel forandret til en rød, saa at Fyret nu har een hvid og to røde Lysvinkler. 59° 45' 10" N. Br. 14° 4' 30" Ø. Lgd.

Kieler Fjord. I den første Halvdel af April 1907 afholdes Øvelser i Kieler Fjord. Pladsen begrænses mod Ø. og S. af Kysten mellem Jügersberg og Korügen Broer, mod V. og N. af gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlsads. Fartøjer, som fører gult Flag for, ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Sognefjorden. Nærøfjorden. Stolsnes. En 15 Fods Grund er fundet 1/4 Kbl. NØ. for den N.-ligste sorte Stage paa Stolsnesgrunden, c. 1 1/2 Kbl. fra det N.-lige Land. Om Sommeren staar en Stage ved Grunden. Man bør gaa N. om Grunden, hvor der er 12 Fv. Vand.

Tyskland. Jade. Innen Jade. Lystønden paa Station Nr. 21 Jade viser rødt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 4 S. Om Vinteren ombyttes den med en sort Spidstønde. 53° 32' 35" N. Br. 8° 11' 34" Ø. Lgd.

Norderney N. Saa snart som muligt udlægges en sort, hvid, rød, sribet Tønde, mærket „Norderney“, som Stations-tønde for Fyrskibet, der skal udlægges paa dens Plads, 13 Kml. N. for Norderney Fyr.

Mellem den 28de Marts og 6te April 1907 ombyttes Reservefyrskibet atter med Fyrskibet „Borkum Riff“, hvorved Stationen muligvis i nogle Dage kan være uden Fyrskib. Undervands Taagesignal gives med 9 Slag, med 2 1/2 S. Pause mellem Slagene hver 45 S., men man maa foreløbig ikke stole paa Signalet.

Holland. Westkapelle og Westkappelsche Dijk. Den 15de April 1907 slukkes Westkapelle midlertidige Fyr, og et hvidt, elektrisk Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn, Lyn 1/10 S., Mørke 4 1/10 S., tændes. Flammens Højde: 169 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Lysevnen: 32 Kml. Fyrtaarnets Højde: 158 Fod. 51° 31' N. Br. 3° 26' Ø. Lgd.

Samtidig forandres Westkappelsche Dijk Fyr til et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 19° V. gennem V. og N. til N. 4° Ø., rødt Lys fra N. 4° Ø. til N. 19° Ø. over Banjaard SV.-Ende. Synsvidden: 13 Kml. for det hvide, 7 Kml. for det røde Lys.

Fyrene overet i S. 30° Ø. leder i Oostgat.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Saint Malo. Den hvide Overbygning paa Talard Mølle ved Saint Malo er borttaget. 48° 38' 38" N. Br. 2° 0' 42" V. Lgd.

England S.-Kyst. Littlehampton Harbour. Ved Littlehampton bygges en Svingbro over Floden Arun, tæt N. for Linjen, hvor Færgerne passere Floden. To røde, faste Fyr, lodret for hinanden, er tændt paa Stilladset paa hver Side af Floden; om Dagen vises et rødt Flag fra samme Steder. 50° 48' N. Br. 0° 32' V. Lgd.

Solent. East Lepe. East Lepe Lystønde er flyttet 3 Kbl. S. 72° Ø. hen til SØ.-Kanten af Lepe Shoal 5 Fv. Grænse. 50° 46' 5" N. Br. 1° 20' 45" V. Lgd.

England. Bristol Channel. Swansea. Ved Swansea Harbour er Forlængelsen af V.-Pieren fuldført, og det røde, faste Fyr paa den flyttet 400 Alen S. 5° V. hen til Yderenden af Forlængelsen. 51° 36' N. Br. 3° 55' V. Lgd.

Isle of Man. Port S. Mary. Det hvide, faste Fyr paa Alfred eller Yder-Pieren ved Port S. Mary er forandret til et rødt, fast Fyr. 54° 4' N. Br. 4° 48' V. Lgd.

Skotland. Clyde. I Clyde Munding foretages Uddybningsarbejder i nogle Maaneder. Arbejdet begynder i Løbet lige over for Newark Castle og derpaa i Løbet lige over for Cartadyke Bay til Albert Harbour. Uddybningsmaskinen skal passeres langsomt og med Forsigtighed.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile de Sein. I 1907 ombyttes Ile de Sein hvide Blinkfyr, der hver 25 S. viser Fire-Blink, midlertidig med et Fyr af samme Karakter, men med 14 Kml. Lysevne. Det tændes paa Taarnets Galleri. Det midlertidige Fyr lyser over 270', fra S. 45° Ø. gennem S., V. og N. til N. 45° Ø. Paa Taarnets Galleri tændes desuden et hvidt, fast Fyr, der lyser svagt fra S. 45° Ø. gennem Ø. til N. 45° Ø. 48° 2' 40" N. Br. 4° 52' 3" V. Lgd.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Magdalen Islands. Bird Rocks. Bird Rocks Fyr er et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 20 S., Lys 15 S., Mørke 5 S.

River St. Lawrence. Lystønden ved Beaujeau Bank NØ.-Ende er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser.

Lystønden ved St. Thomas Bank N.-Ende er ombyttet med en sort, cylindrisk Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser.

Lystønden ved SV.-Enden af Margaret Tail, Grosse Isle, er ombyttet med en rød, cylindrisk Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser.

Lystønden ved Madame Reef SV.-Ende er ombyttet med en rød, cylindrisk Lystønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser.

Newfoundland SØ.-Kyst. Cape Race. Ved Cape Race Fyr gives Taagesignal nu med en Diaphone, som hver 1 Minut giver to Stød, saaledes: Stød 5 S., Pause 15 S., Stød 5 S., Pause 35 S. Bygningen staar ved den gamle Maskinbygning.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Port de la Lave. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er midlertidig udlagt ved Forlæn-

gelsen af Port de la Lave ydre Dæmnings Forlængelse, 1 Kbl. fra dens Yderende. Den flyttes efterhaanden som Dæmningen forlænges. 43° 21' 35" N. Br. 5° 18' 10" Ø. Lgd.

Korsika. Ajaccio. Ved Ajaccio er Belysningen forandret saaledes:

Det grønne, faste Fyr paa Molen La Citadelle er ombyttet med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Lysevnen: 4 Kml. Graa, 18 Fod høj Fyrpæl. Det lyser fra S. 45° V. gennem S., Ø., N. og V. til S. 83° V. 41° 55' 3" N. Br. 8° 44' 43" Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Molen Margonajo viser rødt, fast Lys fra S. 4 2/3° Ø. gennem Ø., N. og V. til S. 85 1/3° V., og hvidt, fast Lys fra S. 85 1/3° V. gennem S. til S. 4 2/3° Ø. Flammens Højde: 23 Fod. Lysevnen: 8 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det røde Lys. Graa, 18 Fod høj Fyrpæl. 41° 55' 38" N. Br. 8° 44' 42" Ø. Lgd.

La Citadelle. I 1907 skal La Citadelle hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser To-Blink, Blink 0,12 S., Mørke 2,17 S., Blink 0,06 S., Mørke 6,11 S. Lysevnen: 25 Kml. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Arbejdet ombyttes Fyret med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der tændes paa Taarnets Galleri. Lysevnen 8 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Agiler. Iles Habibas. I 1907 forandres Iles Habibas hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et Blink, Blink 2/3 S., Mørke 4 1/3 S. Lysevnen: 25 Kml. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Arbejdet ombyttes Fyret med to midlertidige, hvide, faste Fyr, der tændes paa Taarnets Galleri, og hvoraf det ene lyser N. for, det andet S. for Iles Habibas. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. 35° 43' 22" N. Br. 1° 7' 56" V. Lgd.

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

Forinden. Bombay. Vraget af den 1 Kml. N. 45° Ø. fra Bombay Fyrskib sunkne Lodsskonnert er uskadeligt for Skibsfarten.

Bay of Bengal Ø.-Kyst. Irrawaddy Shoal. En lille Klippe, som falder 2 Fod tør, er fundet tæt ved og i Forbindelse med Irrawaddy Shoal, Kyank Pya Harbour Indløb. 19° 25' 35" N. Br. 93° 22' 15" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Djoeana. Djoeana hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 3 S. viser Blink 1 S., Mørke 2 S. Fyrapparat af 4de Orden. 6° 42' S. Br. 111° 9' Ø. Lgd.

Grissee. Det hvide, faste Fyr N. for Landingsbroen ved Grissee, i det V.-lige Farvand til Soerabaja, skal forandres til et hvidt, hurtigblinkende Fyr. 7° 9' S. Br. 112° 39' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. April 1907. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Menstringskontoret i Kjøbenhavn. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for April Maaned. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibe-efterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre.
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	96 ³ / ₄ - ¹ / ₂ - 97	96 ³ / ₄	97
Danmark.....	71 ³ / ₄ - 72	71 ³ / ₄	72
Norden.....	98	97 ³ / ₄	98
Kjøbenhavn.....	76 ³ / ₄	75 ¹ / ₂	76
Carl.....		92 ¹ / ₄	93
Dannebrog.....		89	89 ¹ / ₄
Skjold.....		70 ¹ / ₂	71
Urania.....	51	50 ¹ / ₄	51 ¹ / ₄
Union.....	77 ¹ / ₂ - ³ / ₄	77 ¹ / ₂	77 ³ / ₄
Dampsk. af 1896.....		88 ¹ / ₂	89
Hejmdal.....		106	112
Østasiatiske.....	134 - ¹ / ₂	134	134 ¹ / ₄
Østerseen.....		—	—
Nordseen.....	29 ¹ / ₂ - 30	29 ¹ / ₂	30 ¹ / ₂
Gorm.....		94	95
Torm.....		72	83
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		30	40
Foren. Bugser-Selsk.....		60	72
Dansk-russisk Dampsk.....	113	113	113 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	103
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ³ / ₄	86
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		88	89
4 % — — 2. Serie.....		93 ³ / ₄	94
4 % — — 1. —.....		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. —.....		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. —.....	94	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —.....		92 ¹ / ₂	94
4 % Østift. Kreditf. 9. —.....	94 - ¹ / ₄	94	94 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	147 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₂
Privatbank.....	122 ¹ / ₂ - ³ / ₄	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Landmandsbank.....	137 ¹ / ₄	137	137 ¹ / ₄
Handelsbank.....	138 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	137 ³ / ₄	138
Grundejerbank.....	117 ¹ / ₄ - ¹ / ₂ - ¹ / ₄	117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	96 ¹ / ₂	96	96 ¹ / ₄
Helsingørsk Jærnek.....		96 ¹ / ₄	96 ³ / ₄
Sukkerfabr.....	177 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	177	177 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	142 - ¹ / ₄	142	142 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 2. April 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.05
London.....	18.31	18.25
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	151.00	—
Wien.....	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. April 1907.

Russiske Noter.....	213.95
4 % Russiske Consols.....	75.20
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	69.75
5 % Mexikanske 1899.....	100.40
5 % Rumænske Stats.....	100.75
4 % — — 1890.....	91.00

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

„Foren. Dampsk.“ 122,000, „Ny foren. Dampsk.“ 6,000, „Kbhvn.“ 16,000, „Norden“ 4,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 42,000, „Dannebrog“ 50,000, „Danmark“ 8,000, „Union“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Østas. Komp.“ 124,000, „Nordseen“ 10,000, „Dansk-Russ.“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co's System til Desinfektion, Udryddelse af
„Clayton“ Apparater Røtter og Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1906.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34 Kongelige Søassurance. 124.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Mandagen den 15.
April d. A. Kl. 3 Eftermiddag paa Skipperforeningens
Kontor, Holmens Kanal 18, med følgende Dagsordenen:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab for Foreningen og for Kjøbenhavns Navigations-skole.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af Revisorer.

Kjøbenhavn, den 30. Marts 1907.

P. B. V.
A. B. Münter

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bowldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede
Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.
Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe,
Telefon 229.

Skibsfører.

For en yngre Skibsfører eller Styrmand er Plads ledig som Fører af en 1. Klases 3m. Skonnert paa godt 200 Registertons. Reflekterende bedes indsende Billet med Oplysninger, mrkt. Nr. „234“ paa dette Blads Kontor.

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Efft., Toldbodvej 48. Kbhvn.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for Aaret 1906 udbetales fra i Dag med 50 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, St., fra Kl. 11—1, mod Aflevering af Aktiernes Kupons.
Kjøbenhavn, den 11. Marts 1907.

P. B. V.
Peter Brown.

Thomas Møller

Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5698. Telef. 5698.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.**P. Schous**

Skibehandling, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
1 Kjøbenhavn.

tegnen Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paalægges varm — 1/10“ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærbøden af Kedlerne etc.

Solutionen

paalægges hold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk
i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed**Søkort**

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.
Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Efft.
Capt. Wm. Jensen.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

Sandballast.

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5582.

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.

„Wolverine“**Baade-Motorer**

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igang sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109. Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clselfert

**C. L. Seifert,**

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Aalborg Akvavitter
A. Brøndum & Søn**NORTH EASTERN MARINE**

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Sinedarbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværksbassen ved Langebr.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Losseklub

Aarhus

paatager sig alt Losse- og Ladnings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.

Arbejdsgst

Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Emil Starck

Skibsmægler.

Abo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har åran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Sesager

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening

og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Bostrøm

Hango, Finland
etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og
Speditionforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå af tal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

G. C. De Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Gent, Belgien.

Gent, Belgien.

Gent, Belgien.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailes Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

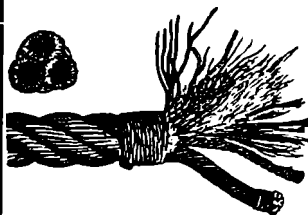
Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser



(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestående af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

ESBJERG TOVVÆRKS FABRIK

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tæller

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.)

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreækviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. April 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
 København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11 500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
 3 Patent-Ophalingsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1631. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
 Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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.

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

Aut. Forhyringsagenter,
 Kjøbenhavn.

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

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

JOH. HUSMANN,
 18, Nyhavn 18.

Telef. 5698. Telef. 5698.
 Mekanisk & elektr. Etabl.
 Autoriseret Installatør.
 Elektrisk Lys, Bløge- & Telefonanlæg.
 Alt mekanisk Arbejde udføres.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
 Gl. Metal, Sejl og Tong købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annæplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolle, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Bobl, Frederikshavn,
Carlholtermann, København.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager. Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Sefartsafdeling.

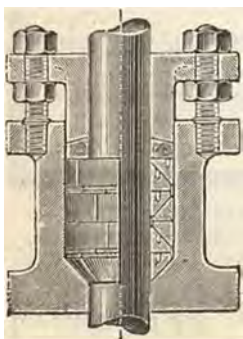
Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Vester 610.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: København K.

Amanegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

De private Assurandører Ltd.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

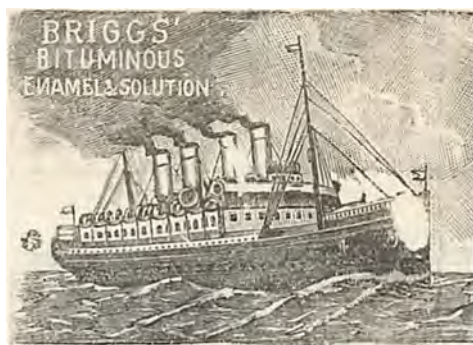
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.



Emallien
paalægges varm — 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bookers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

LANDMANDSBANKEN

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

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Af dansk Skonnertribrig „NANCY“

c. 224 R. T., bygget 1889 paa Fanø — 1ste Klasse — god Sejler og i god Stand, for Tiden paa Rejse, er ved Hjemkomst den største Andel billig til Salg paa Grund af Dødsfald. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til

Sagfører **P. M. Nørregaard**,
Aarhus.

Dansk Brig „ANNA & MATHIAS“

236 R. T., 380 D. V., bygget 1890 — 1ste Klasse — paa Fanø, udmærket Sejler og i fortrinlig Stand, for Tiden paa Rejse fra Rio Grande til nordeuropæisk Havn, er ved Hjemkomst billig til Salg paa Grund af Dødsfald. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til

Sagfører **P. M. Nørregaard** i Aarhus.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 10—12 og 7—11 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

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

Kjøbenhavn, d. 11. April 1907.

Paa andet Sted i Bladet gengiver vi Indholdet af to Henvendelser, der henholdsvis af en Deputation af Sejlskibsredere i Svendborg og Ærø Tolddistrikter og af Bestyrelsen for Dansk Navigatørforening er rettet til Indenrigsministeriet i Anledning af den forhaandenværende følelige Mangel paa Styrmand til Sejlskibsflaaden, samt Ministeriets Svar paa den førstnævnte af disse Henvendelser. Det vil af disse to Henvendelser ses, at der ikke mellem Sejlskibsredernes og Navigatørernes Repræsentanter er nogen principiel Forskel i Opfattelsen af den foreliggende Situation. Det erkendes fra begge Parter Side, at der foreligger en Nødstilstand, som Ministeriet, saa vidt det staar i dets Magt, bør afhjælpe. At Sejlskibsrederne, der nu igennem en Række af Aar har set denne Mangel paa Styrmand gøre sig mer eller mindre stærkt gældende, opfatter Tilstanden som, i hvert Fald foreløbig, permanent, er naturligt, og at Styrmandene helst vil opfatte den som forbigaaende, er menneskeligt. Men at Manglen faktisk er til Stede, og at den ikke bunder i et Spørgsmaal om højere eller lavere Løn, derom er de to Parter enige. Tilsyneladende er der, naar Spørgsmaalet om at raade Bod paa Manglen derpaa opstaar, nogen Meningsforskel, men ogsaa kun tilsyneladende; thi Navigatørforeningens Ønske om, at man i første Række skal søge Manglen afhjulpen ved at søge Dispensation for danske Navigatører, der ikke har den i Loven foreskrevne Søfart, vil Sejlskibsrederne selvfølgelig, som de ogsaa har udtalt, imødekomme; det er kun i Erkendelsen af, at man ad denne Vej ikke vil opnaa den fornødne Tilgang af Styrmand, der har fremkaldt Redernes Ønske om Dispensation ogsaa for norske og svenske Styrmand. Dette Ønske maa Rederne fastholde, men da der ikke er eller kan tænkes nogen Grund for dem til at mønstre udenlandske Styrmand, saa længe de kan faa kvalificerede danske, synes heller ikke denne Side af Sagen at kunne fremkalde nogen Uoverensstemmelse af Betydning mellem de interesserede Parter.

I denne Situation har Ministeriet haft en nogenlunde let Stilling. Indenrigsministeren stillede sig da ogsaa imødekommende under den Audiens, Deputationen havde hos ham; vel vilde han ikke i indeværende Rigsdagssamling søge Lovændringer gennemført, men han gav Tilsagn om at ville lade undersøge, om der virkelig forelaa en Mangel paa Styrmand og om derefter eventuelt at give Dispensation fra Sønæringslovens Bestemmelser i saa stor Udstrækning, som Forholdene maatte kræve det, og Ministerens Beføjelse tillader det. Det omstaaende gengivne Svar fra Ministeriet vidner om, at Undersøgelsen har bekræftet Sejlskibsredernes Paastand om den herskende Mangel, og vi er i Stand til at oplyse, at overfor de fra Sejlskibsrederne hidtil indkomne Andragender om Dispensation for danske Navigatører har Ministeriet stillet sig meget imødekommende baade med Hensyn til at bevilge dem og til at gøre dette hurtigt; der er endog Tilfælde, i hvilke Sagen ad telegrafisk Vej har været afgjort paa nogle faa Timer. Vi tror ganske vist ikke, at Manglerne lader sig afhjælpe ene ved denne Foranstaltning, og vi beklager derfor, at Ministeriet i sit Svar ikke omtaler de fremsatte Ønsker om midlertidige Dispensationer for norske og svenske

Styrmand. Da Spørgsmaal om saadanne Dispensationer utvivlsomt kun vil opstaa, naar der ikke kan skaffes kvalificerede danske Styrmand, haaber vi imidlertid, at Ministeriets Stilling overfor denne Side af Sagen vil være uforandret.

For saa vidt har denne Sag imidlertid haft et ganske gunstigt Forløb, men Ministeriets Resolution giver alligevel Anledning til Kritik. Det er i sin Orden, at Ministeriet har givet Deputationens Ordfører Underretning om de Dispositioner, det har truffet, men den Maade, hvorpaa det isøvrigt har bragt disse til Offentlighedens Kundskab, er unægtelig højst overraskende. Den bestaar i, at der i enkelte Dagblade er fremkommet en Meddelelse af følgende Indhold:

„Indenrigsministeriet har i Anledning af den for Tiden herskende store Mangel paa Styrmand anmodet Navigationsdirektøren om at meddele Navigations-skolerne, at det har i Sinde at give Dispensation i videst muligt Omfang fra de i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 § 11a foreskrevne Fartsbetingelser, naar Andragender desangaaende bilagt af de fornødne Attester indgives til Ministeriet.“

Vi har ikke før nu optaget denne Meddelelse, fordi dens Form forekom os saa mærkelig, at vi maatte tvivle om dens Rigtighed. Vi har i hvert Fald ikke bemærket, at det indenfor andre Erhverv, er blevet Praksis at offentliggøre ministerielle Meddelelser paa denne Maade, at f. Eks. Haandværkerne faar dem gennem de tekniske Skoler, Landbrugerne gennem Landbohøjskolen o. s. v. Det er i det her foreliggende Tilfælde Rederne, med hvis Skibe de paagældende Navigatører skal forbyres, og de fra Navigations-skolerne udgaaede Styrmand, der har Interesse i Meddelelsen. Beklageligt nok maa Ministeriet vistnok have misforstaaet Situationen, idet det aabenbart har staaet i den Formening, at det er de Herrer Navigations-elever, for hvem der er Tale om at give Dispensation, og denne Misforstaaelse er saa meget mere uforklarlig, som Ministeriets Konsulent i Søfarts-sager, Navigationsdirektøren, dog skulde synes at have visse Forudsætninger for at forstaa, at Meddelelsen ikke vedrører Navigations-skolernes Elever. Enten maa Ministeriet ikke have raadført sig med sin Konsulent og ikke heller søgt sagkyndig Bistand hos Søfartens Organisationer, eller ogsaa maa der fra Ministeriets Konsulents Side foreligge et Forsøg paa at gøre Navigations-skolerne til en Art Mellemlid mellem Ministeriet paa den ene Side, Rederne og Navigatørerne paa den anden. Vi tror dog ikke, at dette Forsøg fra Konsulentens Side, om det er et saadant, vil vinde Bifald i vor Søfartsverden — uden maaske hos Navigationsdirektøren — og vi tillader os at anbefale, at Ministeriet fremtidig sender sine Meddelelser til dem, de vedrører; hverken Rederne eller Navigatørerne mangler jo fælles eller lokale Organisationer, gennem hvilke Meddelelser fra Ministeriet hurtigt vil finde Vej til dem, der er interesseret i dem.

Endelig bringer Ministeriets Resolution i Erindring, at den Nødstilstand, der her er Tale om, forlængst burde være afhjulpen, saa vidt dette kan ske gennem Lovgivningen, ved den i en Række Aar fra Skibsfartens Side krævede Revision af Sønæringsloven. Spørgsmaalet om

den for ringe Tilgang af Navigatører til Handelsflaaden er af saa indgribende Betydning for denne, at det ikke er forsvarligt at lade det uænset. Det paakalder Opmærksomheden i næsten alle søfartsdrivende Lande og har f. Eks. i England netop i disse Dage givet Anledning til, at den ledende engelske Rederorganisation, The Shipping Federation, har nedsat et særligt Udvalg til dets Undersøgelse. Det synes os meget urigtigt, at man uden Hensyn til de gentagne og indtrængende Forestillinger fra vor Skibsfarts Side, lader dette Spørgsmaal hvile. Ministeriet vil dog maaske en skøn Dag forstaa, at det ikke har været forsvarligt her at lade Skibsfartens Krav ganske uænset, og det vil da være det en kun ringe Trøst, at et Par Kommissioner og en Konsulent for en Tid har været dets Skærmbæret.

De norske Bjærgningsselskaber. Foranlediget ved et Forlydende om en Sammenslutning mellem de norske Dykkerkompagnier meddeler norske Blade følgende:

De norske Bjærgningskompagnier har allerede i længere Tid arbejdet efter enslydende Kontrakter. Det har slet ikke været paa Tale at slaa Kompagnierne sammen, men derimod har der været underhandlet om, at hvert Selskab skulde have sin Del af Kysten som særskilt Operationsfelt; medens de paa den anden Side skulde assistere hinanden ved Bjærgninger af den Beskaffenhed, at dette kunde være ønskeligt. Ved en Bjærgning i Moss' Distrikt kunde dette f. Eks. tilkalde Vestenfjeldske, eller, hvis dette var optaget, Trondhjems Dykkerkompagni til Assistance. Der er dog ikke sluttet nogen Overenskomst i denne Retning, og det er tvivlsomt, om der vil komme nogen saadan i Stand.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund meddeler:

Medlemmerne af Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund gøres opmærksom paa, at i Rettelsen i Forbundets Minimalfragter foran Side 17, er i en Del af Hefterne fejlagtig indført: $\frac{1}{2}$ Francs, $\frac{1}{2}$ Rmk o. s. v. Dette bedes rettet til 1 Francs, $\frac{1}{2}$ Rmk. o. s. v.

P. B. V.

C. Minor Rasmussen,
Sekretær.

Paa given Foranledning ønsker vi at henlede Opmærksomheden paa, at Redaktionen ikke kan inclade sig paa at tage Hensyn til Indlæg eller Forespørgsler, som ikke er ledsaget af Afsenderens Navn og Adresse til Oplysning for Redaktionen.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømænd.

Den permanente Voldgiftskommission og Svitzers Bjærgningsentreprise.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Deres Artikel i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 13 af 28. Marts giver mig Anledning til følgende Bemærkninger, der bedes optaget i Deres ærede Blad.

Det er urigtigt, naar De meddeler, at jeg nægtede at undertegne Formandens lovlige Afgørelse i „Mistral“ Sagen. Jeg har intet Øjeblik nægtet at undertegne Kendelsen, men jeg gjorde Fordring paa, at det af Kendelsen paa en eller anden Maade — Formen overlod jeg til Formanden at bestemme — tydeligt fremgik, at Kendelsen stod for Formandens Ansvar, og at jeg kun underkastede mig den, uden at det kunde formodes, at jeg var enig i samme. I Brev til mig af 17de Oktober 1906 erklærede Kaptajn Torm imidlertid, at han kun vilde indgaa herpaa, dersom han fik Ordre dertil fra Svitzers og de danske Assurandører, og da disse gav Ordre til at nægte mig denne naturlige Ret, erklærede Kaptajn Torm, at han ikke vilde underskrive den Kendelse, han selv havde afsagt, og derved gik Sagen til Retten.

Søretten gav Kr. 5,000 mere, end Svitzers havde forlangt, og denne Angivelse er ikke — som De skriver — en Misforstaaelse, men Sandhed, thi i Følge Forretningsordenen indenfor Kommissionen, begyndte Svitzers Repræsentant i denne altid med at stille sit Krav — og „Mistral“ Sagen dannede ingen Undtagelse herfra — og det fremgik af denne Repræsentants Udtalelser Gang paa Gang, at dette Krav stilledes efter forudgaaende Konference med Svitzers. Nuancen, imellem et Krav stillet af Svitzers og et Krav stillet af Svitzers Repræsentant efter forudgaaende Konference med Svitzers, er saa fin, at den kun vanskelig kan opdages.

Det er rigtigt, at jeg ofte maa studse over Bjærgelønnens Størrelse, og bl. a. maa undre mig over, at Søretten kan naa til et Resultat, der ligger Kr. 5,000 over, hvad Svitzers forlangte — og Svitzers er, som De skriver, ikke billige og forlanger højt — men skal man dømme om Sørettens Kompetence, bør man se hen til Resultaterne, og man vil vistnok da indrømme mig, at naar disse Bjærgelønne i de senere Aar er stegen saaledes, at Svitzers Aktier nu er sælgelige for 140/150 pCt., og Fortjenesten aarlig beløber sig til mindst 25/30 pCt., saa er derigennem absolut ikke leveret Bevis for Kompetence hos de Mænd, der i den gamle Voldgiftskommission og Søretten har fastsat disse Bjærgelønne.

Deres Meddelelse om, at Svitzers Fortjeneste hovedsagelig stammer fra Middelhavet og Østasien og kun for en ringe Del fra de hjemlige Farvande, forekommer ret forbavsende, naar man betænker, at Svitzers i Middelhavet kun har ét Skib og i Østasien kun ét Skib, der end ikke har været derude hele sidste Forretningsaar, og naar man betænker, at Svitzers i de hjemlige Farvande beskæftiger et stort Antal Skibe, og, til Trods for den ringe Fortjeneste paa disse, stadig forsøger dette Antal. Deres Meddelelse indeholder derfor en alvorlig Fordømmelse af Ledelsen af Svitzers Bjærgningsentreprise.

Kjøbenhavn, d. 4. April 1907.

Allan Hansen.

Til ovenstaaende Indlæg ønsker vi for vort Vedkommende kun at knytte nogle faa Bemærkninger til et Par isolerede Punkter.

Vi skal da først gøre Hr. Allan Hansen den Indrømmelse, at det maaske havde været nok saa korrekt, om vi til vor Bemærkning om, at Hr. Allan Hansen

nægtede at undertagne Formandens lovlige Afgørelse. havde føjet Ordene „i Overensstemmelse med Voldgiftskommissionens hidtidige Forretningsgang og til Stadighed fulgte Praksis“. Naar Hr. Allan Hansen derimod skriver, at de danske Assurandører og Svitzer gav Voldgiftskommissionen Ordre til at nægte Hr. Hansen at indføre en ny Praksis ved Afsigelse af Voldgiftskendelserne, da er dette i absolut Modstrid med Assurandørernes Skrivelse til Kaptajn Torm af 31. Oktober f. A., thi denne Skrivelse giver blot Kaptajn Torm Medhold i hans Opfattelse af Sagen. Hvor utvetydigt end dette Medhold er formuleret, saa indeholder det dog intet Spor af nogen „Ordre“, hvad der for saa vidt ogsaa vilde have været højst uheldigt, idet en Voldgiftsdomstol formentlig bør staa saa frit til alle Sider, som det overhovedet er muligt.

Endelig fremsætter Hr. Allan Hansen den — som det forekommer os — ret hasarderede Paastand, at Sø- og Handelsretten har fastsat Bjærgelønnen til 5,000 Kr. mere, end hvad Svitzer havde forlangt. — I Tilslutning til, hvad vi tidligere har skrevet om dette Spørgsmaal, skal vi her blot tilføje, at det er os bekendt, at den paagældende Voldgiftsdommer indenfor Kommissionen har voteret for et betydeligt højere Beløb som det formentlig passende, og at de nævnte 45,000 Kr. kun betyder den yderste Grænse, til hvilken han har ment at kunne strække sig for saa vidt muligt at komme Hr. Allan Hansens uholdbare Votering i Møde.

Vi skønner ikke, at Resten af Hr. Allan Hansens Indlæg staaer i nogen nærmere Forbindelse med Sagen og skal derfor afholde os fra at komme ind derpaa, idet vi isvrigt i et og alt blot skal henvise til vor ovenfor omtalte Artikel af 28. f. M.

Hr. Allan Hansens Anskuelse synes desuden paa næsten alle Punkter at være i den Grad divergerende fra vore, at vi egentlig kun tør haabe paa at opnaa Hr. Hansens Tilslutning paa det ene Punkt, at Sø- og Handelsretten ved sin Dom i „Mistral“ Sagen har givet den permanente Voldgiftskommission en grundig Oprejsning, hvis Konsekvenser det naturligvis maa staa enhver frit for at fortolke efter Ønske.

Men for os danner dette Punkt ganske vist ogsaa Hovedsagen.

Red.

Manglen paa Styrmand til Sejlskibsflaaden.

En Deputation for Sejlskibsrederne i Svendborg og Ærø Tolddistrikter, bestaaende af d'Hrr. Skibsredere H. A. Hansen, Thurø, Albert E. Boye, Marstal, J. Nielsen, Troense, og Chr. K. Hansen, Marstal, med Hr. H. A. Hansen som Ordfører, havde d. 7. Marts d. A. Audiens hos Indenrigsministeren, til hvem den rettede følgende Henvendelse:

Deres Ekscellence!

Undertegnede Deputation for Sejlskibsrederierne i Svendborg og Ærø Tolddistrikter tillader sig herved at henvende sig til Deres Ekscellence i Anledning af den nu igennem flere Aar forhaandenværende Mangel paa Styrmand til den paa nævnte Steder hjemmehørende Sejlskibsflaade — en Mangel, der ligeledes forefindes paa de øvrige Pladser i Landet, fra hvilke der drives Sejlskibsfart. Denne Mangel har i Aar naaet et saadant Omfang, at den bereder vor Skibsfart uovervindelige Vanskeligheder, der, saafremt det ikke lykkes at overvinde dem, vil betegne meget store økonomiske Tab for den; det skal saaledes anføres, at der for Tiden i Svendborg og

Ærø Tolddistrikter henligger 53 Sejlskibe, som ikke vil kunne gaa i Fart af Mangel paa Styrmand.

Det er vort Haab, at de Ulemper, der saaledes er opstaaet for vor Skibsfart, i hvert Fald for en Del vil kunne afhjælpes ved en Revision af nogle af Sønæringslovens Bestemmelser, og af denne og mange andre Grunde har man fra Skibsfartens Side forlængst fremsat Ønske om en saadan Revision, uden at den dog hidtil er bleven foretaget. Vi er imidlertid, som ovenfor fremhævet, nu bleven stillet overfor saadanne Vanskeligheder, at vi er nødsaget til at rette en ærbødig Anmodning til Deres Ekscellence om snarest muligt i indeværende Rigsdagsamling at forelægge Rigsdagen et Forslag til Lov om midlertidige Ændringer i Sønæringsloven, gaaende ud paa:

§ 1.

Til § 3 sidste Stykke i Lov om Sønæringen m. m. af 25. Marts 1892 sker følgende Tilføjelser:

Endvidere skal den, der har bestaaet den i Lov Nr. 47 af 30. Marts 1892 om Styrmandseksamen m. m. omhandlede Fiskeskipperprøve, naar han har faret mindst et Aar som Matros i Sejlskib eller som Fører i Sætteskipperfart samt har fyldt 20 Aar og derhos opfylder Betingelserne i § 11, Ltr. b og c, være berettiget til at fare som første eller eneste Styrmand i Sejlskib af indtil 125 Tons paa Havne i Nordevropa indtil Kap Finisterre og paa Island samt til at fare som anden Styrmand i Sejlskibe af over 300 Tons i Fart paa fremmede Verdensdele.

§ 2.

Denne Lov træder straks i Kraft og gælder i 2 Aar fra dens Offentliggørelse i Lovtidende.

Dernæst at der i Henhold til samme Lovs § 18 sidste Stykke gives almindelig Dispensation for et Tidsrum af 6 Maaneder at forhyre norske og svenske Styrmand i danske Sejlskibe med samme Ret som danske Styrmand.

Vi er ingenlunde blinde for, at der vil kunne rejses Indvendinger mod dette sidstnævnte Forslag, men vi mener at burde medtage det, fordi vi frygter, at Gennemførelsen af det førstnævnte Forslag ikke vil fremkalde en saa stor Tilgang af Styrmand, at den forhaandenværende Mangel vil blive afhjulpen, og da de Fordringer, der efter norsk og svensk Lov stilles for Erhvervelsen af Ret til at fare som Styrmand, i det væsentlige falder sammen med den danske Lovs Fordringer, nærer vi ingen Frygt for, at denne Tilladelse saa lidt som de øvrige ovenfor angivne, vil medføre nogen Fare for Liv og Gods paa Søen.

Vi ser i Øjeblikket ingen anden Udvej til at afhjælpe den nævnte, i høj Grad følelige Mangel og derigennem afværge det store Tab, som ellers uvægerlig vil ramme en stor Del Sejlskibsredere, Skibsførere og Sømænd i underordnede Stillinger. Vi tillader os derfor at udtale det Haab, at vore Forslag af Deres Ekscellence maa blive modtaget med Velvilje, ligesom vi vil være taknemmelige for enhver anden tilfredsstillende Løsning, der maatte kunne opnaas.

Under 17. Marts d. A. har Bestyrelsen for Dansk Navigatørforening derefter indsendt følgende Skrivelse til Indenrigsministeriet:

I Henhold til Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Henvendelse til Ministeren om, at der paa Grund af Mangel paa Styrmand til Sejlskibe maa blive givet en Dispensation fra Sønæringsloven i Retning af at tillade svenske og norske Styrmand at udmønstre fra Danmark i dansk Skib som Styrmand, skal Bestyrelsen nu, da Foreningens Formand har været i Svendborg og Marstal — hvis Handelsflaade bestaar af mindre Sejlskibe — for at undersøge Forholdene, og det har vist sig, at der er en

øjeblikkelig Mangel paa Styrmand til mindre Sejlskibe, tillade sig at henstille til Deres Ekscellence, om det ikke, for at afhjælpe ovennævnte øjeblikkelige Mangel paa Styrmand til mindre Sejlskibe, vilde være langt at foretrække — fremfor at give norske og svenske Styrmand Adgang til at sejle i denne Egenskab i danske Skibe — at give en kortvarig Dispensation fra Sønæringsloven, hvorved unge Navigatorer, der har taget den almindelige Styrmandseksamen, men som ikke har tilstrækkelig Fart til at faa Styrmandsbevis, maa faa eftergivet et Aar af den Fart, der udfordres for at faa Styrmandsbevis, imod at erholde et Interimspatent, der gav Ret til at fare som Styrmand i Sejlskibe.

Ved et Møde, som Formanden havde i Svendborg med Medlemmerne af Deputationen fra Sejlskibsrederi-Foreningen, var fornævnte Medlemmer indforstaaet med Formanden om, at den af Navigatorforeningens Bestyrelse anbefalede Løsning af Spørgsmaalet vilde være at foretrække fremfor at indkalde norske eller svenske Styrmand.

En Kopi af dette Andragende er sendt til Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og anbefaler vi det hermed til Deres Ekscellences velvillige Overvejelse.

P. B. V.

ærbødigst

N. M. Jønsson,

Formand,

Styrmand i kongl. Grønlandske Handel.

Indenrigsministeriet har endelig under 3. ds. tilskrevet Ordføreren for Sejlskibsredernes Deputation Hr. Skibsreder H. A. Hansen saaledes:

Under Henvisning til, at der for Tiden hersker en følelig Mangel paa Styrmand til Sejlskibe, og at adskillige Fartøjer af denne Grund ikke har kunnet udklarere, har De i Forening med flere Redere fra Svendborg og Ærø Tolddistrikter rettet en Henvendelse til Indenrigsministeriet om at træffe saadanne Foranstaltninger, at den forhaandenværende Mangel paa Styrmand kan blive afhjulpel og Skibene ikke af denne Grund opholdt.

I denne Anledning skulde man tjenstlig melde, at Ministeriet er sindet i videst muligt Omfang indtil videre at dispensere fra de i Sønæringsloven af 25. Marts 1892 § 11a foreskrevne Fartbetingelser, men at der i hvert enkelt Tilfælde hertil maa indgives Andragende fra den paa-gældende, ledsaget af Ekskensbevis og behørig Dokumentation for hans Fart samt Attest fra vedkommende Reder eller Skibsfører om, at han vil blive forhyret som Styrmand.

Fragtmarkedet.

Efter at Paaskehelligdagene nu er forbi, glider Befragtningsforretningen igen ind i en mere regelmæssig Gænge, men gennemgaaende lader de forskellige Markeder meget tilbage at ønske, særlig de hjemgaaende. Af disse er igen særlig La Plata og Sortehavet meget sløje. Det førstnævnte har næsten slet ingen Laster, idet Køberne i Evropa er særdeles tilbageholdne paa Grund af det daarlige Hvedemarked, og da en Mængde ubefragtet Tonnage er paa Vej derud eller ligger der under Løsning, er Udsigterne til en snarlig Bedring ikke de lyseste. I Slutningen af forrige Uge var Raten fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet saaledes kun omkring 14/, imod omkring 20/ for godt en Maanedstid siden, og adskillige disponible Dampere er under disse

Omstændigheder bleven dirigeret i Ballast op til U. S., hvilket har vist sig at svare bedre Regning. Iøvrigt har Nordamerika vist mere Aktivitet i den sidste Tid, og Raterne er faste, men dette er omtrent ogsaa det eneste Marked, som der for Øjeblikket er lidt Stabilitet i. Hvad Østersøen angaar, da staaer Genaabningen af en Række Havne jo for Døren, og længe kan det ikke vare, inden der kommer mere Liv i Befragtningsforretningen, men man maa haabe, at Rederne vil vide at vise fornøden Fasthed og ikke slutte mere end lige fra Haanden og i Munden, dersom ikke mindst Konference Rater kan opnaas. Der menes jo at ville blive en Mængde Trælaster fra Botten og de nedre Pladser i Østersøen, hvorfor der synes al Anledning til ikke at forhaste sig. Kulfragter indefter til Østersøen tilbydes lidt rigeligere, og paa „Baltcon“ Charter kan faas 4/4½ à 4/6 fra Østkysten til Kronstadt over Sæsonen. Priserne paa Bunkerkul er stadig enormt høje, omkring 13/ pr. Ton for ganske almindelige Østkystbunkers, hvilket er 3/6 à 4/ mere end i Fjor paa denne Tid.

Det østlige Marked er temmelig stille og gennemgaaende lidt lavere. Kurrachee har betalt 14/9 til udsøgt Havn pr. Maj og 14/6 pr. Juli/August, medens Bombay betalte 18/3 Dødvægt til 2 Havne pr. April. Rispladserne tager næsten ingen Tonnage, kun Saigon har fragtet lidt til 22/6 pr. Maj til Holland, Bremen eller Antwerpen. For Sukker fra Java siges at være sluttet til 25/ Evropa eller U. S. pr. Juli.

Sortehavet etc. tager kun faa Baade, men Markedstonen er nogenlunde fast. Fra Nikolajeff eller Odessa kan for store Baade faas 7/3 til udsøgt Havn, 7/9 Hamburg, prompt, og fra Sulina betales 3 à 6 d. mere, men alle Vegne er Ladning meget limiteret, da Kornbeholdningerne er smaa og større Tilførsler ikke ventes før end sidst i Maanednen. For denne og næste Maanedes Afskibning fra Donauen er Azoff stille paa Basis af 8/9 „any“. Donauen tager kun meget faa Baade. For April Lastning betales 9/6 à 10/ Dødvægt til London eller Rotterdam. For en stor Del er de rumænske Bondeuroligheder Skyld i den ringe Eksport.

Middelhavet har taget en Del Baade, hovedsagelig for prompt Lastning, men Raterne er meget lave paa Grund af det store Udbud af Tonnage. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi saaledes 5/6 à 5/9 Porman/Middlesbro, 8/6 à 8/7½ Huelva/Antwerpen, 6/1½ à 6/3 Grækenland/Rotterdam eller Glasgow, „free despatch“. For Salt betales 6/3 Cadiz/St. John og for Fosfat 6/6 Sfax/Belfast. I Aleksandria ligger Markedet meget flovt paa Basis af kun 5/ Hull, 5/6 London for Bomuldsfrø, prompt. Ertsfragterne fra Bilbao viser ikke synderlige Forandringer; der betales sidst 4/9 Middlesbro, 5/ Rotterdam, 4/1½ Cardiff.

Nordamerika er fast, og en Række forskelligartede Befragtinger fandt Sted i Ugens Løb, mest dog Trælaster. Fra Kanada har Begæret udvidet sig, og der blev bl. a. sluttet til 36/ à 36/3 fra St. John/Englands Vestkyst, 38/9 Pugwash/U. K. pr. Maj/Juni, 37/6 fra Westbay og 41/3 fra Miramichi. For Petroleum i Kasser betales 23 Cents New York/Tschifu. Kornlaster fra Atlanterhavshavnene er der næsten ingen af, men fra Golfen sluttedes et Par Baade til 2/10½ udsøgt Havn U. K., og paa Netto Charter fra Golfen blev betalt indtil 12/ pr. April, 11/ pr. Maj til U. K. eller Kontinentet. For Trælaster betales bl. a. 42/6 Sapelo/U. K. eller Kontinentet, 85/ to Lossehavne, 83/9 god Golfhavn til Rotterdam. Et Par Kullaster sluttedes fra Norfolk eller Virginia til 4,40 Dollars til Manilla. For Mel, Hvede etc. kan faas 4 Dollars fra Puget Sound til Kina eller Japan.

La Plata Markedet er flovet stærkt af og befinder sig for Øjeblikket i en særdeles mat Tilstand, grundet paa den store Mængde ubefragtede Tonnage. Sidst betalte Rater for prompt Lastning er 14/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet eller fra Bahia Blanca, medens 12/6 à 12/9 er akcepteret fra de nedre Pladser

paa La Plata Floden. Der siges dog at være rigeligt med Kornvarer, navnlig Hvede og Hørfrø, og det er højest sandsynligt, at vi snart igen ser lidt Opgang.

Østersøen er meget flov for prompt Lastning. Reval har absolut intet at byde paa, og selv om Riga allerede nu kan naas, bliver der dog næppe nogen Eksport af Betydning førend Isgangen paa Dünaen har fundet Sted, antagelig om en halv Sned Dage. Riga har forøvrigt pr. f. o. w. sluttet til 20/6 D/B. Grimsby, 21/ D/B. $\frac{1}{3}$ Boards London, Frcs. 28/29 Rouen, og for Hør kan faas Frcs. 18 til Dunkerque eller Ghent. Windau og Libau har kun faa Trælaster til daarlige Rater, saasom 35/ à 37/ pr. 343 Kbf. Props til Østkysten, Frcs. 28 pr. 216 Kbf. til Dunkerque eller Calais, Frcs. 26/27 D/B. Antwerpen. Fra Königsberg er det meget smaat med Last, ligeledes fra Danzig og Memel. Fra de sidstnævnte Pladser noteres 5/3 à 5/6 for Sveller til Grimsby, 5/6 à 5/9 London. Ved Maanedens Udgang ventes de første Dampere at ville kunne naa ind til Kronstadt, men Markedet pr. f. o. w. saa vel her som i St. Petersburg ligger overordentlig flovt, og der ventes ikke nogen Last af Betydning førend hen i Juni Maaned.

Kulfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer siden vore sidste Meddelelser. Lastetørn er vanskelig at arrangere, og Redere, som har fragtsøgende Tonnage, gør vel i at se sig om efter en Kulfragt i god Tid. Fra Østkysten betales $\frac{4}{4\frac{1}{2}}$ à $\frac{4}{6}$ Kronstadt, $\frac{4}{4\frac{1}{2}}$ à $\frac{4}{6}$ Libau eller Riga, $\frac{4}{4}$ Swinemünde, $\frac{4}{3}$ Neufahrwasser, $\frac{4}{4}$ Aarhus, $\frac{4}{3}$ à $\frac{4}{9}$ mindre dansk Havn, $\frac{4}{4}$ Gefle, $\frac{7}{6}$ à $\frac{8}{8}$ Vestitalien. Fra Cardiff sluttetes til $\frac{5}{5}$ à $\frac{5}{3}$ Lissabon, $\frac{7}{9}$ à $\frac{8}{8}$ Genua, $\frac{6}{9}$ Piræus, $\frac{6}{1\frac{1}{2}}$ à $\frac{6}{3}$ Port Said, $\frac{10}{10}$ Colombo, $\frac{13}{6}$ à $\frac{13}{9}$ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Uden nævneværdige Forandringer gaar den ene Uge efter den anden; hvad Trælastmarkedet angaar, da er vel snart saa godt som de fleste Laster pr. f. o. w. dækket, og det meste, der noteres, er pr. $\frac{15}{6}$ og senere, saaledes Sundsvall/Wismar $19\frac{1}{2}$ Mark, Rostock 20 à 21 Mark, Itzehoe Stav 29 à 30 Mark, Hernøsand/Harburg 28 à 29 Mark, Kemi/Flensborg 22 à 23 Mark; Danzig noterer ud over nogle Trælaster, Gasrensingsmasse til Riga 5 Mark, gammelt Jærn til Rendsburg $5\frac{1}{2}$ Mark og Mel til Aalborg 7 à $7\frac{1}{2}$ Mark; Greifswald og Wolgast har sluttet nogle enkelte Ladninger Havre til 5 resp. $5\frac{1}{4}$ Mark, men ellers er det stille saa vel fra disse som fra de øvrige tyske Kornpladser, Stettin skal nu ogsaa være ikke saa lidt flovere, og fra Wismar er sluttet til Kjøbenhavn for Salt til kun $2\frac{3}{4}$ Mark.

ab Kjøbenhavn blev sluttet nogle Skibe for Bomuldsfrøer saaledes til Østkysten af Slesvig $3\frac{1}{2}$ Mark, Nakekov $16\frac{1}{2}$ Øre, Bandholm 15 Øre, Søby 17 Øre og Stubbekjøbing 14 Øre; fra Damper, som ventes i Midten af Maanedens bliver ikke saa faa Ladninger Majs og Klid, saa vel til tyske, svenske som danske Havne.

ab danske Provinshavne slutes nogle Byglaster, saaledes til Kjøbenhavn, Tuborg, men kun til omkring 12 Øre; til Sydsverrig, saaledes Kalmar, gaar flere Ladninger Hvede til 3 à $3\frac{1}{2}$ Kr., ligesom der noteres Havre til Antwerpen 8 à 9 Mark.

Generalforsamlinger.

Østasiatisk Kompagni

afholdt den 26. Marts aarlig Generalforsamling. Overretssagfører Siebly dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Geheimeetatsraad Glückstadt, gav en Oversigt over Kompagniets Virksomhed i de nu siden dets Stiftelse forløbne 10 Aar. Heraf kan fremhæves, at den anvendte Aktiekapital gennemsnitlig har udgjort 5,907,000 Kr., at der gennemsnitlig er udbetalt et Udbytte af lidt over

8 pCt. p. a., og at der er henlagt 3,350,000 Kr. til Reservefonden, som derefter udgør 22,33 pCt. af Aktiekapitalen. Aaret 1907 er begyndt med en Arbejdskapital af 23 Mill. Kr. Antallet af Dampere er 21 med en samlet Tonnage af 56,000 Brutto Reg.-Tons. Antallet af beskæftigede Mennesker udgjorde ved Slutningen af 1906 2,500. Kompagniet havde udviklet sig under fredelige Arbejdsforhold. Paa en nylig af Bestyrelsesmedlemmer foretagen Rejse til Østasien var der paa selve Stedet taget Bestemmelse om Udvidelser m. m. og særligt ny Forbindelser.

Taleren oplæste derefter — med Henvisning til den trykte Beretning — Regnskab og Status*).

Justitsraad Møllmann takkede Bestyrelsen for det ekstraordinært store Udbytte. Den Form, man havde valgt, at give Bonus (3 pCt.), betød vel, at man herefter ikke maatte vente mere end 8 pCt., men dette var jo ogsaa meget godt. Fremdeles bragte han under stærk Tilslutning fra Forsamlingen og i særdeles anerkendende Ord Bestyrelsen en Tak for dens Rejse til Østasien. Danmark selv maatte være taknemlig for at øje Mænd, der i de forløbne 10 Aar havde styret Selskabet paa en saa energisk og udmærket Maade.

Geheimeetatsraad Glückstadt: Bestyrelsen var sig vel bevidst, hvem den Mand var, til hvem Takken kunde rettes; det var Etatsraad H. N. Andersen, og hans Kolleger bragte ham nu Takken.

Efter nogle Bemærkninger om Regnskabet, gaves der enstemmig Decharge, og det vedtoges at sætte Udbyttet til 11 pCt.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Geheimeetatsraad Glückstadt.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

afholdt den 30. Marts aarlig Generalforsamling.

Formanden, Direktør Ad. Carl, aflagde Beretning og fremlagde Regnskabet.

Det forløbne Aar havde været det bedste Aar, Selskabet har haft.

Arbejdet paa Værftet var gaaet sin rolige Gang uden væsentlige Arbejdsstandsninger. Der var derfra fuldført og afleveret af Nybygninger: 2 Lastdampere og 1 Bjærgningsdamper til Indlandet samt 1 Passager- og Lastdamper til Ostindien. Filialen paa Ny Kalkbrænderi havde ligeledes været godt beskæftiget.

Af større Arbejder, der var fuldført i Aarets Løb, kan nævnes Strømpillen til den ny Knippelsbro.

Antallet af Arbejdere har gennemsnitlig været som i 1905, 600—700 Mand.

I Flydedokken har der i det forløbne Aar været optaget 99 Skibe med en samlet Tonnage af 87,880 Tons, imod det foregaaende Aar 100 Skibe med 66,237 Tons.

I Tørdokken har der været indsat 51 Skibe med en Tonnage af 27,222 Tons, imod det foregaaende Aar 35 Skibe med 10,720 Tons. Den samlede Indtægt af begge Dokker udgør Kr. 59,057.92 imod Kr. 47,530.44 i 1905.

Drittoverskudet i 1906 har været Kr. 354,579.67, hvortil kommer en Saldo fra 1905 paa Kr. 1,587.74, tilsammen Kr. 356,167.41.

Netto Overskudet bliver derefter Kr. 213,565.42 (i Fjor Kr. 141,539), hvoraf er afkrevet omtrent 125,000 Kr., medens 20,000 Kr. er henlagt til en Udbytte-Regulerings Konto. Til Reservefonden henlægges 6,415 Kr., medens Aktionærerne faar 7 pCt. eller 49,000 Kr. i Udbytte.

Efter at de sidste 300,000 Kr. Aktier nu fra 1. Januar er sat i Cirkulation, er Kapitalen kommen op paa Millioner. Reservefonden er 56,380 Kr. og de samlede Reserver 20,000 Kr. mere, altsaa $7\frac{1}{2}$ pCt. af Aktiekapitalen, men desuden maa tages i Betragtning, at der paa Aktiverne er skrevet ret stærkt af, saaledes at t. Eks. selve Værftet i Løbet af fire Aar er nedskrevet med 130,000 Kr.

Indeværende Aar var begyndt godt; der var kontraheret om 5 Nybygninger og Arbejde af anden Art.

Sluttelig meddelte Formanden, at Savnet af en à to Beddinger til Nybygninger blev mere og mere føleligt, hvorfor Bestyrelsen havde en Udvidelse af Værftet og Virksomheden under Overvejelse uden dog endnu at være kommen til en Bestemmelse.

Veksellerer Erik Møller udtalte sig mod en Henlæggelse til en Udbytte-Regulerings Konto, men tog et Forslag om Forandring af denne Henlæggelse tilbage, hvorefter der gaves Decharge for Regnskabet.

Til Bestyrelsen genvalgte Direktør Carl, ligeledes genvalgte Revisorerne.

Dampskibsselskabet Vulcan

afholdt den 26. Marts sin aarlige Generalforsamling.

Skibsreder C. P. Jensen aflagde Beretning. Fragterne havde den første Halvdel af Aaret været daarlige, medens

*) Se „Dansk Søfartstidende“ af 14. Marts d. A.

der for den sidste Del af Træsæsonen sporedes en fastere Tendens, der dog ikke var tilstrækkelig til i nogen væsentlig Grad at bedre Resultatet, særlig fordi Ekspeditionerne paa de russiske Pladser har været gennemgaaende daarlige, og overalt har Arbejdslønnen været betydelig højere; dertil kommer, at Kulpriserne i den sidste Del af Aaret var ualmindelig høje.

Skibene havde været forskaanet for større Havarier, men dog været udsat for en hel Del mindre Havarier og dermed forbundne Ophold.

Alle Skibene var i udmærket Stand. I de forløbne Aar siden Selskabets Etablering var der udbetalt et Gennemsnitsudbytte af 6 $\frac{1}{2}$ pCt. til Aktionærerne og henlagt c. 230,000 Kr. til Reservefondet.

Udsigterne for indeværende Aar var vel ikke saa tilfredsstillende, som man kunde ønske, men der sporedes dog en jævn Opgang paa de fleste Fragtmærkeder.

Overretssagfører Zeuthen forelagde det reviderede Regnskab og foreslog 4 pCt. Udbytte til Aktionærerne og Kr. 51,571.29 eller c. 8 $\frac{1}{2}$ pCt. henlagt til Reservefondet, der efter Fradrag af Reparationer og Havarier nu udgør 229,196 Kr.

Regnskabet godkendtes, og Forslaget vedtoges. Bestyrelsen genvalgte.

Dampskibsselskabet Mercur

afholdt den 26. Marts sin aarlige Generalforsamling.

Skibsreder C. P. Jensen aflagde Beretningen, der i det væsentligste gik ud paa det samme som for Dampskibsselskabet Vulcan. Naar der for dette Selskab ikke bliver foreslaaet noget Udbytte, skyldes det hovedsagelig den Omstændighed, at to af Selskabets tre Skibe i Begyndelsen af Aaret har været underkastet survey. Endvidere bemærkede Skibsreder Jensen, at da dette Selskab blev stiftet, var der god Grund til at tro, at Skibsfarten gik bedre Tider i Møde; dette har imidlertid ikke holdt Stik, thi som bekendt har Skibsfarten i de sidste 4—5 Aar arbejdet under saa uheldige Konjunkturer, at man ikke i mange Aar har set Mage, og Bestyrelsen har derfor, til Trods for at man lige saa vel som andre Selskaber kunde have fordelt et mindre Udbytte, ment at handle i Overensstemmelse med Aktionærernes Interesse ved at henlægge hele Overskudet til Reservefondet.

Overretssagfører Zeuthen forelagde det reviderede Regnskab, der udviste et Overskud af 56,382 Kr., hvoraf 54,149 Kr. eller c. 9 pCt. foreslaas henlagt til Reservefondet, og Resten, 2,233 Kr., overføres til næste Aar.

Regnskabet godkendtes, og Forslaget vedtoges. Bestyrelsen genvalgte.

Dampskibsselskabet Viking

afholdt den 23. Marts aarlige Generalforsamling.

Af Beretningen fremgaa det, at trods langsomme Ekspeditioner og betydelige Uheld ved Havarier, maa Resultatet i det forløbne Aar kaldes tilfredsstillende.

I Anledning af Anskaffelsen af en ny, moderne Baad, der vil blive afleveret i April, er Aktiekapitalen udvidet til 570,000 Kr., og Selskabet agter for det resterende Beløb af Hyggesummen at optage et Prioritetslaan i Skibet.

Regnskabet udviser et Driftsoverskud af 112,059 Kr., og efter Fradrag af Administration en Sum af 71,678 Kr. i Netto Overskud. Til Reservefonden henlægges noget mere end statutmæssigt, nemlig 38,678 Kr.; efter Fradrag af Havarier, der er afholdt af Reservefonden, udgør denne nu 72,477 Kr. Til Aktionærerne foresloges 6 pCt.

Der gaves Decharge.

Overretssagfører Olsen, der efter Tur fratraadte som Kommitteret, genvalgte. Revisorerne genvalgte.

Det forenede Bugser-Selskab

har afholdt aarlige Generalforsamling.

Formanden for Bestyrelsen, Admiral Victor Hansen, aflagde Beretningen, hvoraf fremgik, at Aaret 1906 havde været noget bedre end de nærmest foregaaende Aar, hvilket skyldtes de bedre Forhold for Skibsfarten. Det syntes som om de bedre Forhold vilde vedvare, i hvert Fald var Aaret 1907 begyndt godt. I Udbytte til Aktionærerne foresloges 4 pCt. eller 9,792 Kr.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, genvalgte til Medlem af Bestyrelsen Admiral Victor Hansen. Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet Atalanta

har afholdt aarlige Generalforsamling.

Skibsmægler Sæss aflagde Beretning for Aaret. Brutto Indtægten havde været 208,457 Kr., og Driftsoverskudet be-

løb sig til 34,595 Kr. Af Netto Overskudet 31,893 Kr. var henlagt 21,000 Kr. og til Aktionærerne foresloges udbetalt 9,100 Kr. eller 7 pCt. Til næste Aar overførtes 1,793 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Derefter fremsattes Forslag til Udvidelse af Aktiekapitalen. Paa et Møde den 19. November 1906 havde Bestyrelsen foreslaaet en Udvidelse af 500,000 Kr., men senere havde man ment at burde udvide til 1 Mill. Kr. ialt. Dette vedtoges enstemmigt. De ny Aktier udstedes lydende paa 500 og 1,000 Kr., og hver 500 Kr. Aktie giver en Stemme paa Generalforsamlingen. Den skete Udvidelse var begrundet i Erhvervelsen af den ny Damp „I. P. Justesen“, stor 2,700 Tons. Derefter vedtoges en Del Lovændringer i Anledning af Erhvervelsen og af, at Firmaet Holm & Wonsild efter venskabelig Overenskomst fratraadte før Tiden som korresponderende Reder; i Stedet for foresloges Kaptajn M. Nissen, der enstemmig valgtes. Til Revisorer valgtes Kontorchef i Justitsministeriet V. Rønnenkamp-Holst og Amtstuefuldmægtig C. Fablen.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har fra en færende Dampskibsfører modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 9 d. A. anbefaler en Dampskibsfører Salget af Spiritus om Bord i Dampskibe. Maa det være mig tilladt at inødegaa den ærede Kollega.

Jeg erindrer vel endnu den Tid, da Spiritussalg om Bord i danske Fragtdampere var almindelig tilladt, og man var altsaa i den Henseende faldt saa „heldigt“ stillet, som Folk i Land, idet man havde uindskrænket Kredit paa det købte Kvantum Drikkevarer, men jeg erindrer ogsaa en Udtalelse fra en engelsk Skibsfører i Kronstadt, som kaldte de danske Dampere „svømmende Værtshuse“.

Den Gang florerede den omtalte Selskabelighed, som min ærede Kollega synes at sætte saa højt, men jeg tvivler meget om, at de, der deltog i den, ønsker disse Forhold tilbage igen — mere end en af mine Bekendte fra den Tid blev forfalden til Drik som Følge af den altfor lette Adgang til Spiritus, og med faa Undtagelser beklagede alle ved Maanedens Slutning, at en altfor stor Del af den fortjente Hyre skyldtes til Hovmesteren. I Forbindelse hermed kan nævnes, at en Officer i en af D. F. D. S.'s Dampere udtalte sin Glæde til mig, da Salget af Spiritus til Besætningerne i Selskabets Skibe blev forbudt, samt tilføjede, at Glæden var almindelig.

Jeg er ikke totalafholdende, men det forekommer mig alligevel misvisende at kalde alkoholholdige Drikke en „Forfriskning“, naar det er videnskabeligt bevist, at selv kun et enkelt Glas bajersk Øl forringer den nydendes aandelige og fysiske Evner indenfor et vist Tidsrum.

Det er sandt, at en Skibsfører kan forbyde Spiritussalget om Bord i sit Skib, men mere end en har allerede erfaret, hvor vanskeligt det er at gøre et saadant Forbud fuldstændigt effektivt. Naar der kan tjenes 3—400 pCt. paa Brændevinen er Fristelsen for mangen Hovmester for stor. I et Skib, hvor denne havde faaet strengt Paalæg om ikke at sælge Spiritus til nogen, solgte han „Sodavand“ til de svenske Arbejdere med den Virkning, at de snart allesammen var drukne og Lastningen standset. At Hovmesteren derefter mistede sin Plads, gav ikke Skibet Erstatning for det lidte Tab.

Det er min Overbevisning, at hvis Rederne vidste, hvormeget deres Interesser skades ved Udsalget af alkoholholdige Drikke om Bord, vilde de ikke være sene til at forbyde det, hvorved de ikke alene vilde gavne Bedriften, men endnu mere Skibenes Besætninger.

Den stærke Tilslutning, som de kristelige Sømandshjem rundt om i Landet, hvor ingen Spiritus findes, har faaet fra vore Sømand, tyder mere end noget andet paa, at disse hellere vil beskyttes imod Drikkeriets Fristelser end have let Adgang til Drikkevarerne, og den ringe Ulejlighed, der er forbunden med, for Kaptajnerne og Officererne, selv at tage de Drikkevarer med, som de venter at konsumere paa Rejsen, vejer intet inod den Skade, som Spiritussalg om Bord forvolder.

Dampskibsfører.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlakibe: 18 amerikanske, 19 britiske, 1 dansk, 2 franske, 3 græske, 1 italiensk, 15 norske, 2 russiske, 2 svenske, 1 uruguayansk, ialt 64; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 østrigsk, 1 brasiliansk, 16 britiske, 2 danske, 4 franske, 1 tysk, 1 græsk, 1 italiensk, 1 japansk, 3 norske, 2 spanske, ialt 34. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlakibene: Stranding 30, Kollision 3, Ild 4, forsvundet 9, forladt 5, Kondemnation 9, sunket 4; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 7, forsvundet 3, forladt 2, Kondemnation 5, sunket 4.

Bodil, Dpsk. af Esbjerg, paa Rejse fra Altona til Königsberg med Kul, kom efter Grundstødning paa Hveen ind til Kjøbenhavn i læk Tilstand og med Tab af Slingrekølen. Skibet reparerede foreløbig og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Familiens Haab, Jagt af Læsø, paa Rejse fra Frederikshavn til Hjemstedet med Petroleum og Stykgods, maatte returnere til Frederikshavn, da den i den stærke Modvind og høje Sø havde faaet en Del Skade. Skibet, der havde mistet Rorret, tørnede mod Stenkajen, blev læk og fyldtes med Vand; bliver sandsynligvis Vrag.

Aalborg, Dpsk. af Aalborg, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Nakskov kommet paa Grund i taaget Vejr ved Vejro. Skibet har Assistance.

Carl, tysk Skonnert, har paa Rejsen fra Wolgast til Tuborg været i Kollision med russisk Damper „Nicolaj Belozwetow“, paa Rejse fra Hull til Windau med Stykgods. Skonnerten er indbragt hertil.

Vonin, Skonnert af Ørebak, er under Indladning her i Kjøbenhavn sprunget læk og maa losse og reparere.

Arkansas, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ved Indsejlingen til Filadelfia kommet paa Grund; kommer antagelig flot ved Højvande.

London, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Korsør været i Kollision med Dpsk. „Tranekjær“; denne fik en Del Skader, som maa repareres, før Genoptagelsen af Farten paa Lange-land kan ske.

Zanrak, Barkslib af Arendal, paa Rejsen fra Yucatan til Danzig med Farvetræ, blev, da det laa til Ankers paa Helsingørs Red, paa sejlet af Dpsk. „Humber“ af Goole. „Zanrak“ blev med Tab af Bovspryd og Skade paa Forstævn etc. indslæbt til Helsingør. Dampren sejlede videre.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 19. Marts blev der paa Tynen foretaget Prøvetur med Staal-Skruedampren „Daisy“, bygget for Regning Firmaet Martin Carl, Kjøbenhavn, hos Messrs Wood, Skinner and Co. Limited, Bill Quay on Tyne.

Skibet, der er et Søsterskib til „Vera“, bygget for samme Rederi, er af enkelt Dæks-Typeu og forsynet med dobbelt Bund efter Cellesystemet. Maskinerne er bygget af The North Eastern Marine Engineering Company, Wallsend on Tyne, og er et Par af deres sidste Type af Triple Ekspansions-Maskiner med Cyindre med Diameter paa henholdsvis 17 $\frac{1}{2}$ “, 29“ og 48“ og et Stempelslag paa 33“. Baade Skib og Maskiner er bygget til Lloyds højeste Klasse. Prøveturen, paa hvilken der opnaaedes en Hastighed af over 10 Knob paa den maalte Mil, forløb til de ombordværende Repræsentanters Tilfredshed.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibeprovantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. JAPAN

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 9. April). Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 6. April fra Antwerpen. — Alexandra, Rabe, afgik fra Kristiania 24. Marts til Boston. — Algarve, Borries, afg. herfra 6. April til Swanea. — Anglo Dane, Wiberg, afg. fra Trondhjem 6. April til Oploe. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Windau 4. April fra Libau. — Antwerpen, Madsen afgik fra Piræus 7. April til Ergasteria. — Arkansas, Petersen, ankom til Filadelfia 3. April fra Midlesborough. — Arno, Nielsen, ankom til Livorno 8. April fra Genua. — Axelhus, Søberg, afgik fra Bergen 8. April til Stavanger. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. hertil 9. April fra London. — Beira, Lunge, ank. til Marseille 7. April fra Alicante. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Rouen 4. April fra Libau.

— Christian IX, Holm, ank. til Libau 3. April fra London. — C. F. Tietgen, Thomsen, ankom hertil 2. April fra Kristiania. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, pass. Dartmouth 7. April fra Kjøbenhavn. — Douro, Mortensen, afg. fra Neapel 3. April til Messina. — Esbjerg, Strufve, ankom hertil 8. April fra Libau. — Florida, Gotsche, i Dok her. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 7. April fra Windau. — Garonne, Kromann, afgik fra Stettin 7. April til Libau. — Hengest, Harder, ankom hertil 7. April fra Dunkerque. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 9. April fra Reval. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 31. Marts fra Hull. — Kentucky, Ørsted, afgik herfra 22. Marts til New York. — Kiew, Jørgensen, afgik fra Hull 6. April hertil. — Kursk, Gommesen, ankom til Windau 31. Marts fra Hull. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ankom til Antwerpen 31. Marts fra Smyrna. — Louise, Kruse, ankom hertil 8. April fra Königsberg. — Maja, Iversen, ankom til Hamburg 8. April herfra. — Moskov, Meldahl, pass. Brunsbüttel 9. April for

London, — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 1. April fra Libau. — Nishnij Novgorod, Nidersee, afgik fra Cette 8. April til Malaga. — O. B. Suhr, Frisenette, afgik herfra 7. April til Reval. — Omsk. Jonsen, afg. fra Hull 6. April til Windau. — Orrik, Christiansen, ankom til Königsberg 8. April herfra. — Oscar II, Hempel, afg. fra Kristiania 9. April hertil. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 8. April for Hull. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 7. April fra London. — Texas, Andersen, afg. herfra 9. April til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. hertil 5. April fra Norrkøping. — Tiber, Bech, ank. til Messina 7. April fra Livorno. — Viking, Meyer, ankom til Lissabon 9. April fra Oporto. — Rogaland, Wiese, ankom hertil 9. April fra Swansea. — United States, Wulff, afgik fra Kristianssand 6. April til New York. — Ceres, Gad, afg. fra Reykjavik 8. April til Leith. — Laura, Aasberg, afg. herfra 9. April til Leith. — Morse, Jacobsen, ank. til Leith 7. April herfra. — Vesta, Godtfredsen, ankom hertil 8. April fra Leith. — Tjaldur, Rothe, ankom til Thorshavn 6. April fra Lerwick.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ankom til Sfax 8. April. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Stettin 8. April. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Straton 24. Marts. — Erik II, A. S. Malncke, ankom til Seaham 7. April. — Volmer, J. Petersen, ankom til Hull 8. April. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Sapelo 24. Marts. — Uffe, Juul Larsen, ankom til Fleetwood 9. April. — Knud II, Meyer, afg. fra Sfax 7. April. — Danmark, Kraemer, ankom til Sunderland 4. April. — Ragner, Holst, ankom til Kallerød 9. April. — Skjold, Rise, afgik fra Kratzwick 6. April. — Halfdan, Hansen, ankom til Messina 2. April. — Olat, J. P. Jørgensen, afg. fra Charleston 7. April. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til St. Nazaire 8. April. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Swansea 24. Marts. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afg. fra Sfax 31. Marts.

Viking, Bjørn, Danholt, afgik fra Kbhvn. 8. April. — Vagn, Mikkelsen, ank. til Gabes 8. April. — Ulf, Drescher, ankom til Oporto 9. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til New York 1. April. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. fra Sunderland 31. Marts, best. til Torre Annunziata. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Riga 29. Marts. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Blyth 28. Marts, bestemt til Savannah. — Helmer Mørch, Thorsee, afgik fra Novorossisk 16. Marts, best. til Bergen. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Novorossisk 2. April, bestemt til Kbhvn. — Pawel Andrej eff, Tannebek, ankom til Rotterdam 12. Februar. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Maryport 23. Marts. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Colastine 29. Marts. — Johan Siem, Petersen, ankom til Libau 31. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Libau 3. April, best. til Birkenhead.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Libau 29. Marts. — I. N. Madvig, Schjød, afgik fra Libau 4. April, best. til Rotterdam. — Hamlet, Lau, ank. til Pillau 27. Marts. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 5. April. — Rolf, Olsen, ankom til Aarhus 31. Marts. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afgik fra Stettin 4. April, bestemt til Windau.

Helmdal. Kamma, Vaaben-Hansen, afgik fra Rotterdam 8. April. — Helga, Olsen, ankom til Houden Dock 5. April. — Martha, Christensen, ank. til Huelva 24. Marts. — Elna, Rathje, afgik fra Nizza 6. April. — Therese, Pedersen, afg. fra Tynen 2. April. — Simone, Møller, ankom til Huelva 29. Marts. — Jeanne, Løffler, ank. til Newport 29. Marts. — Vera, Rise, ankom til Huelva 20. Marts. — Daisy, Leth, ankom til Bilbao 5. April.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Libau 6. April, bestemt til London. — Nancy, Jessen, afgik fra Huelva 5. April, bestemt til Rotterdam. — Nautik, Nielsen, ank. til Kbhvn. 9. April. — Nexos, Basse, ankom til Reval 8. April. — Nora, Pedersen, ank. til Pasages 8. April. — Cito, Uldall, pass. Hanstholm 8. April, best. til Kbhvn. — Fylla, Christensen, afgik fra Antwerpen 7. April, best. til Stolpemünde. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 6. April, best. til Dunkerque. — Hebe, Nielsen, ankom til Middlesbro 4. April. — Bodil, Larsen, ank. til Königsberg 4. April. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Hamburg 8. April. — Nerma, Lauritzen, ankom til Caen 6. April. — Alfa, Jørgensen, ank. til Esbjerg 7. April.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Porto Ferrajo 8. April. — Eklipstika, Hemmingsen, ankom til Methil 5. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til St. Vincent 6. April. — Urania, Clausen, afgik fra Grangemouth 8. April. — Svend, Petersen, ank. til Aalborg 9. April.

Nordseen. Nordland, Møller, afgik fra Libau 6. April. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Stettin 28. Marts. — England, Andersen, ankom til Methil 5. April. — Holland, Poulsen, ankom til Frederikshavn 7. April. — Rusland, Madsen, ankom til Burntisland 8. April.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Blyth 9. April. — Russia, Poulsen, afgik fra Portland 5. April, bestemt til Stettin. — Livonia, Skov, afgik fra Sunderland 6. April, best. til Stettin.

Østerseen. Patria, Jespersen, ank. til Rotterdam 6. April.

Union. Gallia, Nielsen, ankom til Dunkerque 8. April. — Caledonia, Storm-Hansen, afgik fra Stettin 6. April, best. til Blyth. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Stettin 6. April, bestemt til Sunderland. — Kotania, Rasmussen, ankom til Helsingør 7. April.

Inga. Flandria, Poulsen, ankom til Ghent 7. April. — Carbonia, Winckler, ankom til Kristianssand 4. April.

Dan. Fionia, Hansen, ankom til Arendal 8. April. — Selandia, Troensegaard, ankom til Hull 9. April.

Dannebrog. Brattingsborg, Suenson, afgik fra New Orleans 3. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Odense 10. April. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Ghent 9. April. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Genua 3. April. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Sevilla 3. April. — Kronborg, Hveysel, afg. fra Rio 8. April. — Rosenborg, Schultz, ankom til Dundee 8. April. — Skanderborg, Jensen, ank. til Huelva 7. April. — Stegelborg, Lund, afg. fra Newcastle 5. April. — Stjerneborg, Lund, ank. til Hamburg 8. April. — Søborg, Fischer, ank. til Livorno 7. April. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 5. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, afg. fra London 8. April. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Kbhvn. 4. April. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Bona 2. April. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Genua 5. April. — Skodsborg, Schultz, ank. til Hull 7. April. — Tuborg, Agerlin, ankom til Genua 3. April. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Genua 6. April. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Leith 7. April.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. til Blyth 8. April. — Dansborg, Kühl, afgik fra Huelva 2. April. — Jægersborg, Larsen, ankom til West Hartlepool 8. April. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Hamburg 1. April. — Taarnborg, Matzen, ank. til Liverpool 8. April.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Hull 4. April. — Peter Mærsk, Børresen, afgik fra Libau 9. April.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Kiel 8. April.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Antwerpen 17. Marts.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afgik fra Pillau 7. April.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afg. fra Sunderland 9. April, best. til Neufahrwasser. — Helene, Sørensen, ankom til Windau 2. April. — Agnete, Petersen, ankom til Newcastle 8. April. — Hermia, Hansen, afg. fra Methil 9. April, bestemt til Kbhvn. — Alice, Schultz, afg. fra Grangemouth 3. April, best. til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Kbhvn. 6. April, best. til Burntisland. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 8. April.

Det østasiatiske Kompagni. Nikobar, Rambusch, ankoin til Kbhvn. 21. Marts. — Kina, H. P. Berg, afg. fra Tjilatjap 21. Marts. — Cambodia, Dahlenborg, afg. fra Port Said 31. Marts. — Tranquebar, Thomsen, afg. fra Soerabaya 2. April. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Port Said 6. April. — Siam, Cortsen, afg. fra Port Said 4. April. — St. Domingo, F. Gabe, afg. fra Antwerpen 31. Marts. — Indien, Ingemann, afgik fra Port Said 31. Marts. — Birma, C. Jensen, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Siberien, Madsen, ank. til Kobe 5. April.

Østasiatisk Kompagni. Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, afgik fra Hamburg 8. April, bestemt til Kbhvn. — St. Croix, van Deurs, ankom til Vera Cruz 27. Marts. — St. Thomas, Hansen, afg. fra Cadix 3. April.

Æra. Erindring, Nielsen, ankom til Kolding 7. April. — Energi, Svane, ankom til Bandholm 8. April. — Enigheden, Jensen, ank. til Seaham 8. April.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Methil 8. April. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Boness 8. April. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Cardiff 6. April. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Nykjøbing F. 7. April. — Ajax, Brorsen, afgik fra Kbhvn. 9. April. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Oxelesund 2. April. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Flensborg 7. April. — Chr. Christensen, Rasmussen, pass. Ushant 7. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Blyth 4. April, best. til Lübeck. — London, Bom, ligger i Korsør. — Paris, Tholander, afgik fra Tyne Dock 8. April, best. til Pillau. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Cardiff 6. April.

Mercur. Berlin, Krogh, ligger i Blyth. — Wien, Brink, afg. fra Genoa 8. April, best. til Huelva. — Roma, v. Thun, ligger i Dunston.

Holm & Wonellid. Anna, Hansen, afgik fra Stettin 5. April, best. til London. — Erik, Poulsen, afgik fra Aarhus 7. April, bestemt til Methil. — Axel, Christensen, ankom til Burntisland 9. April. — Josey, Damm, ankom til Huelva 6. April. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Messina 8. April. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ankom til Korsør 3. April. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Seaham 6. April. — Angantyr, Holm, ankom til Memel 8. April. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Montrose 9. April. — Farmatyr, Nielsen, ankom til Dublin 5. April. — Veratyr, Villadsen, ankom til Barcelona 7. April. — Absalon, Jensen, afg. fra Smyrna 2. April, best. til Bristol.

Frem. Austa, Bagger, ankom til Spurnhead 6. April. — Freja, Nielsen, afgik fra Korsør 8. April, best. til Bremerhaven. — Tor, Hårstedt, afgik fra Lysekil 8. April, best. til Danzig. — Hertha, Rasmussen, ank. til Masnedsund 6. April. — Express, Madsen, ankom til Kastrop 9. April.

Internationalt Dampskibs og Bærgnings Co. Lady Furness, Larsen, ankom til Middlesbro 7. April.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Burntisland 7. April. — Tyskland, Danstrup, ankom til Rotterdam 3. April.

H. Klrachner Edison, Sørensen, ankom til Kbhvn. 31. Marts. — Stanton, Jørgensen, ank. til Norrkøping 5. April fra Methil.

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ank. til Methil 9. April. — Slesvig, Svarrer, ank. til Rouen 7. April.

Hamlet. Herleve, Hintze, ankom til Rouen 6. April.

Dampskibsselskabet Ocean A/S. Allan, Nielsen, ankom til Boness 9. April.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Pedersen, afgik fra Esbjerg 9. April. — Ella, Andersen, ank. til Kristianssand 7. April. — Emilie, Nielsen, ankom til Rio Janeiro 5. April. — Thora, Thomsen, ankom til Tocopilla 4. April.

Renne. Argus, Holm, ankom til Mariager 31. Marts. — Amalie, Nielsen, ankom til Lübeck 31. Marts. — Coureer, Jakobsen, ankom til Aalborg 2. April. — Castor, Clausen, ankom til København 2. April. — Veset, Koføed, ankom til Pillau 2. April. — Sigurd, Hansen, ankom til København 2. April. — Ane Cathrine, Knudsen, ank. til Karrebæksmunde 3. April. — Clara Marie, Plum, ankom til København 3. April. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Colberg 7. April. — Freja, Bech, ankom til Pillau 7. April.

Svendborg. Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Frederikstad 25. Marts. — Emanuel, Bentzen, ankom til Brevik 26. Marts. — Cathrine, Hansen, ank. til Drammen 27. Marts. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Langesund 28. Marts. — Althea, Skovgaard, ank. til Dysart 30. Marts. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Kristianssand 30. Marts. — Solon, Rasch, ankom til Leith 29. Marts. — Belona, Larsen, ankom til Frederikstad 28. Marts. — Mercur, Lund, ankom til Mandal 29. Marts. — Haabet, Andreassen, ankom til Doornes 28. Marts. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Kragerø 28. Marts. — Dagny, Rasmussen, ankom til Great Yarmouth 30. Marts. — Capella, Hansen, ankom til London 30. Marts. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Åhus 28. Marts. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Larvik 1. April. — Valborg, Rasmussen, ankom til Invergordon 1. April. — Zenitha, Jensen, ankom til Dover 1. April. — Psyche, Nielsen, ank. til Grangemouth 30. Marts. — Jens, Eriksen, ankom til Leith 31. Marts. — Erik, Christensen, ankom til Kristianssand 1. April. — Primula, Carlsen, ank. til Königsberg 2. April. — Erhardt, Larsen, ankom til Poole 2. April. — Concordia, Henriksen, ankom til Brevik 2. April. — Ellen Karoline, Peterson, ankom til Sarpsburg 3. April. — Grethe, Hansen, ankom til Lillesund 2. April. — Dannebrog, Clausen, ankom til Harvick 2. April. — Kamma, Fisker, ankom til London 6. April. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Bandholm 4. April. — Flora, Sørensen, ank. til Frederikstad 4. April. — Alma, Hansen, ankom til Aarhus 5. April. — Ragnhild, Andersen, ankom til Newcastle 6. April. — Meta, Møller, ankom til Folkestone 5. April. — Yrsa, Rasmussen, ankom til Savona 6. April. — Hertha, Hansen, ankom til Ingvernes 8. April. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Kragerø 8. April. — Delos, Andersen, ankom til Methil 8. April.

Ærs. Agnes, Christensen, ankom til Pillau 30. Marts. — Svane, Mellmann, ankom til Dysart 30. Marts. — Malfridur, Hansen, ankom til Kiel 1. April. — Salvador, Fabricius, ankom til Frederikstad 31. Marts. — Kirstine Jensen, Raahauge, passerede St. Catherines Point 27. Marts

for østg. — Maren, Clausen, ankom til Horsens 2. April. — Astræa, Rasmussen, ank. til Memel 1. April. — Elise, Petersen, ankom til Kiel 1. April. — De tvende Brødre, Boye, ankom til Langesund 31. Marts. — Kvik, Philipsen, ankom til Karlshamn 1. April. — Rigmor, Petersen, ankom til Fakæ Ladeplads 2. April. — Forening, Hansen, ankom til Boness 2. April. — Wemyss Castle, Bandholm, ankom til Bridgeness 2. April. — Amalia, Andersen, ankom til Arendal 31. Marts. — Phoenix, Rasmussen, ankom til Leith 2. April. — Aron, Andersen, ankom til Gøteborg 3. April. — Mathilde, Hansen, ankom til Langesund 3. April. — Valkyrien, Weber, ankom til Seaham 3. April. — Immanuel, Bager, ankom til Dysart 2. April. — Albertine, Madsen, ankom til Gøteborg 3. April. — Th. Lohse, Boye, ankom til Swinemünde 3. April. — Ino, Weber, ankom til Newhaven 3. April. — Ceres, Bager, ankom til Rochester 3. April. — Atlantic, Rasmussen, ankom til Port Spain (Trinidad) 3. April. — Bien, Petersen, ankom til Kragerø 3. April. — Castor, Albertsen, ankom til Arendal 4. April. — Karen, Albertsen, ank. til Arendal 3. April. — Veritas, Staugaard, ankom til Plymouth 4. April. — Johanne, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 2. April. — Mariane, Andersen, ankom til Udbyhøj 5. April. — Genius, Bastrup, ankom til Kristiania 5. April. — Enigheden, Hansen, ank. til Odense 5. April. — Salus, Bager, ankom til Napenburg 5. April. — Abba, Petersen, ankom paa Leiths Red 6. April. — Orelia, Clausen, afgik fra Skelskør 5. April, bestemt til Sunderland. — Dana, Petersen, ankom til Fernandina (Florida) 5. April. — Anna, Albertsen, ankom til Kjøbenhavn 5. April. — Martha, Madsen, ankom til Odense 6. April. — Noah, Christensen, afgik fra Marstal 6. April. — Ami, Christensen, ankom til Drøbak 6. April. — Svip, Jensen, ank. til Greifswald 6. April. — Jørgen, Albertsen, ankom til Bergen 6. April. — Zeus, Sørensen, ankom til Bergen 6. April. — Peter, Olsen, ankom til Selvsborg 6. April. — Likka, Petersen, ankom til Kolberg 7. April. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom til Eckerøfærde 6. April. — Hekla, Hermansen, ankom til Halmstad 7. April. — Frem, Haagensen, ankom til Halmstad 8. April. — Diana, Hansen, afgik fra Gøteborg 4. April, bestemt til Dakar og St. Lakis (Senegal). — Ægir, Petersen, ankom til South Alloo 8. April.

The Engelhardt Collapsible Life-Boat Co.

Eneste synkefrie Redningsbaad

anerkendt af Board of Trade.

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

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Kattegat. Jyllands Ø-Kyst. I Indløbet til Grenaa Havn er der over en Del Sten og afbrækkede Pæle, som er Rester af den gamle S.-lige Mole, kun 12¹/₂ Fods Dybde. Stenene og Pælene vil snarest muligt blive borttaget.

Tunø-Knob. I Maj 1907 udlægges til Brug ved Skydeøvelser 4 Vagere S. for og 2 Vagere N. for Tunø-Knob. Vagernes Topbetegnelse er 1 eller 2 Flag, eller 1 eller 2 Timeglas.

Vagterne er Skibsfarten uvedkommende.

Skibsførere advares mod at forveksle disse Vagere med Sømærkerne til Farvandets Afmærkning.

Sundet. Lappe-Grund V. I Løbet inden om Lappe-Grund er det tabte Jernsugerør borttaget.

Kronborg ØSØ. Føreren af Dampskibet „Angantyr“ rapporterer den 31te Marts 1907 at have stødt mod en underseisk Genstand, c. 1/2 Kml. ØSØ. for Kronborg Pynt. Stedet vil blive undersøgt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Følgende Fyrskib, Lys- og Klokketønder er atter udlagt: Uden for Malmö og Landskrona, ved Kullagunnarstorppgrund, uden for Ystad og Åhus, ved Hatten og Fyrskibet „Utgrundan“.

Ifløge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibene „Kopparstenarne“ og „Svenska Björn“ atter udlagt paa Station.

Rusland. Finske Bugt. Kap Surop. Klokketønden 5 Kbl. N. 39° V. fra Kap Surop Fyr er ombyttet med en hvid Spirte med sort Ballon. 59° 29' N. Br. 24° 20' Ø. Lgd.

Narva Bugt. I 1907 skal Barren i Mundingen af Floden Narva afmærkes paa NØ-Siden med 7 sorte Stager med sort Flag og paa SV-Siden med 6 røde Stager med rødt Flag. Uden for Indløbet udlægges en Vager med rød og hvid stribet Stage med rødt Kors, hvorunder en sort Ballon, og $\frac{1}{4}$ Kbl. fra den; i Ledelinjen, en rød og hvid tærnet Klokke-tønde.

Tyskland. Kieler Fjord Ø. Vraget af det kæntrøde Sejl-fartøj, som laa paa $54^{\circ} 27'$ N. Br. $10^{\circ} 27'$ Ø. Lgd., er flydende, hvorfor Afmærkningen er inddraget.

Stettiner Haff. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibene „Elb und Bock“ og „Woitzig“ atter udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Rørvik. Ved Rørvik findes for Tiden ingen Lods.

Tyskland. Weaer. Nordergründe. Den hvide Baaketønde „Nordergründe W.“ er nu udlagt.

Wangeroo Fyr. I Wangeroo Fyr viser Vinklen med Fire-Blink hver 13 S. saaledes: Blink 1 S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Blink 1 S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Blink 1 S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Blink 1 S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Blink 1 S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S.

Norderney. Det hvide, røde og grønne Fyr med Formærkelser paa Norderney V-lige Havnedæmnings Hoved brænder nu permanent. Det viser To-Formærkelser hver 12 S., hver af 1 à $1\frac{1}{2}$ S. Varighed mod $2\frac{1}{2}$ à 3 S. Lys mellem Formærkelserne. $53^{\circ} 41' 58''$ N. Br. $7^{\circ} 10' 3''$ Ø. Lgd.

Busetief. I Busetief er om Styrbord Stumptønde e ombyttet med en Spirtønde e. Spirtønde c er ombyttet med en rød og sort stribet Baaketønde, mærket Juist, med Ballon. Spirtønde c ligger midt imellem Baaketønden og Spirtønde e. Om Bagbord ligger lige over for hver af Spirtønderne a, b, c, d og e en sort Spidstønde med Diamant, mærket 1, 2, 3, 4 og 5. Lige over for Baaketønden Juist ligger en rød og sort Baaketønde, mærket Ledge. Baaketønden Juist ligger paa $53^{\circ} 40'$ N. Br. $7^{\circ} 7'$ Ø. Lgd.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Det hvide, faste Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 9 i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er atter tændt og de midlertidige Fyr slukket.

Zeeget Hoek van Holland. Damp sirenen paa Noorderhoofd er i Uorden, saa at der foreløbig ikke gives noget Taagesignal.

Frankrig. Dunkerque. En lille Damper er sunket paa Dunkerque Red i 19 Fod Vand, 1 Kbl. ØNØ. for Tønde Nr. 2. Af Vraget er intet over Vandet.

England. Themsen. Maplin. Skonnerten „Wind“ er sunket ved Maplin. Lystønden „NE. Maplin“ er dertor flyttet $1\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. hen uden for Vraget. En Vragtønde er i $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt tæt V. for Vraget, og om Natten vises, naar det er muligt, en Lanterne fra den forreste Mast.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Orkney Islands. Kirkwall. Linga Skerry og Broad Shoal. De røde Spidstønder ved Linga Skerry og Broad Shoal, $13\frac{1}{4}$ Kbl. S. 59° V. og $4\frac{1}{4}$ Kbl. N. 19° V. fra Vasa Point, skal hver ombyttes med en rød Lystønde, der hver 6 S. viser hvidt Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 4 S. Vasa Point: $59^{\circ} 3'$ N. Br. $2^{\circ} 55'$ V. Lgd.

Shetland Islands. Lerwlok. Twageos Point. Paa Twageos Point, $2\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. for The Nab, skal tændes et hvidt Blink-fyr, der hver 6 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 4 S. $60^{\circ} 9'$ N. Br. $1^{\circ} 8'$ V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Dundalk Pile. I 1907 skal Dundalk Pile Blinkfyr forstærkes og forandres til at vise hvidt Lys fra S. 38° Ø. til S. 75° Ø., rødt Lys fra S. 75° Ø. gennem Ø. og N. til N. 29° V., hvidt Lys fra N. 29° V. til N. 55° V., og rødt Lys fra N. 55° V. gennem V. og S. til S. 38° Ø. $53^{\circ} 58'$ N. Br. $6^{\circ} 17'$ V. Lgd.

Irland S.-Kyst. Galley Head. I 1907 skal Galley Head Fyr forandres til et hvidt Lynfyr, der hver 20 S. viser Fem-Lyn, Lyn $\frac{2}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S., Lyn $\frac{2}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S., Lyn $\frac{2}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S., Lyn $\frac{2}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S., Lyn $\frac{2}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S., Lyn $\frac{2}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S. 1ste Ordens Fyrapparat. $51^{\circ} 32'$ N. Br. $8^{\circ} 57'$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. La Turballe. Anse de Lérat. En rød Baake med Kægle er opført paa Klipperne Les Rouzeux, i Anse de Lérat. $47^{\circ} 21' 46''$ N. Br. $2^{\circ} 32' 16''$ V. Lgd.

Croisic Red. Møllen Mothe, N. 58° Ø. for Trevaly Mølle ved Landsbyen Clie, er nedrevet. $47^{\circ} 20' 23''$ N. Br. $2^{\circ} 28' 0''$ V. Lgd. Paa Pen Bron Dyne er opført et hvidt, 24 Fod højt, trapezformet Sømærke med Trekant, 3,700 Alen S. 58° V. fra Trevaly Mølle. $47^{\circ} 19' 28''$ N. Br. $2^{\circ} 30' 12''$ V. Lgd.

Afrika. Cap Blanc. Paa Cap Blanc er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 96 Fod. Synsviddens: 6 Kml. $20^{\circ} 47' 38''$ N. Br. $17^{\circ} 3' 20''$ V. Lgd.

Newfoundland V.-Kyst. St. Georges Bay. I St. Georges Bay er følgende Kirker borttaget:

Kirken ved Crabbs Brook. $48^{\circ} 12'$ N. Br. $59^{\circ} 51'$ V. Lgd. Den romersk-katolske Kirke paa Sandy Point, St. Georges Harbour. $48^{\circ} 26'$ N. Br. $58^{\circ} 30'$ V. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Cape d'Or. Taagesignalet ved Cape d'Or gives nu med Et-Stød hver 1 Minut, Stød 6 S., Pause 54 S.

New Brunswick S.-Kyst. Bay of Fundy. Chignecto Channel. Anderson Hollow. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Bølgebryderen ved Anderson Hollow. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Fyrpæl, 21 Fod høj.

St. John Harbour. Et rødt, fast Fyr er tændt paa SV-Hjørnet af Intercolonial Railway's Værft ved St. John S.-Ende. Det vises fra en Fyrpæl. $45^{\circ} 15' 27''$ N. Br. $66^{\circ} 3' 13''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Fyrskibet „Fire Island“ Nr. 68 er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Top. Flammens Højde: 55 Fod. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, som hver 30 S. giver To-Stød, Stød 3 S., Pause 4 S., Stød 3 S., Pause 20 S. Naar Dampfløjten er i Uorden, slaas 7 Slag hver 1 Minut paa Klokke. Undervands Taagesignal gives med Nr. 68 saaledes: 6 Slag, Pause 3 S., 8 Slag, Pause 5 S.

New Jersey. Hudson River. Fort Lee. Vraget af den ud for Fort Lee sunkne Kanalbaad er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Ocean City. Tæt S. for den c. 7 Kml. S. $46\frac{2}{3}^{\circ}$ Ø. fra Ocean City sunkne Lægter „Darby“ er udlagt en rød og sort vandret stribet Stumptønde, fra Absecon Fyr i S. $18\frac{7}{8}^{\circ}$ V., og fra Ocean City Redningsstation i S. 44° Ø.

Little Egg Inlet (New Harbor) SØ. Et Vrag med 2 Master over Vandet ligger sunket i 8 Fv. Vand SØ. for Little Egg Inlet, fra Absecon Fyr i N. $62\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., og fra Tuckers Beach Fyr i S. 86° Ø.

Delaware River. Edgemoor. Omtrent den 15de April 1907 flyttes det røde Fyr med Formærkelser ved Edgemoor Jernværk c. 1 Kbl. ind i Landet, til $\frac{1}{2}$ Kml. S. 35° V. fra Cherry Island forreste Ledefyr. $39^{\circ} 44' 32''$ N. Br. $75^{\circ} 80' 6''$ V. Lgd.

Chesapeake Bay. Hampton Roads. Hampton Creek. Hampton Creek røde, faste Fyr er anbragt paa Ø-Siden af Renden ved Indløbet til Hampton Creek, fra Old Point Comfort Fyr i N. $76\frac{1}{4}^{\circ}$ V., og fra Newport News Middle Ground Fyr i N. 35° Ø. $37^{\circ} 0' 28''$ N. Br. $76^{\circ} 20' 13''$ V. Lgd.

North Carolina. Fyrskibet „Frying Pan Shoal“. Naar Taagefløjten i Fyrskibet „Frying Pan Shoal“ Nr. 1 er i Uorden, gives Taagesignal med 5 Slag, med 1 S. Pause mellem Slagene, paa Klokke hver 1 Minut.

South Carolina. Fyrskibet „Charleston“. Naar Taagefløjten i Fyrskibet „Charleston“ Nr. 34 er i Uorden, gives Taagesignal med 3 Slag, med 1 S. Pause mellem Slagene, paa Klokke hver 63 S.

Fyrskibet „Martins Industry“. Naar Taageklokken paa Fyrskibet „Martins Industry“ Nr. 53 er i Uorden, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Haandkraft slaas 2 Slag med 1 S. mellem Slagene, Pause 3 S., 9 Slag med 1 S. mellem Slagene, Pause 45 S.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. En Stumptønde, Indian Hill Tønde C3, er udlagt ved Foreningen af Cut C og Cut D i den gravede Rende, fra Indian Hill Fyr i N. 88° V. og fra South Cut Lower Fyr Nr. 6 i S. 10° Ø.

Channel Stumptønde F 1 er ombyttet med en Stumptønde, som ligger ved Foreningen af Cut E og Cut F, fra Indian Hill Fyr i N. $13\frac{1}{4}^{\circ}$ Ø., og fra Hovedet af St. Petersburg Værft i S. 81° Ø.

En Spidstønde, Channel Tønde G 2, er udlagt ved Indløbet fra Cut G i Main Ship Channel, fra Hovedet af St. Petersburg Værft i N. $72\frac{1}{3}^{\circ}$ Ø. og fra Port Tampa Værfts venstre Kant i S. $1\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø.

Mexiko. Coatzacoalcos. Paa Barren ved Coatzacoalcos er der nu 23 Fod Vand, og Dybden forøges. Med 21 Fods Dybgaende kan man passere den med Sikkerhed, men altid med stigende Vand, da Ebben løber meget haardt. Med N.-lig Storm er Dybden paa Barren anderledes.

Nicaragua. Greytown. Spidsen af Sandgrunden, som strakte sig V. ud fra Fyrtaarnet og Bølgebryderen ved Greytown Havn, er tiltaget saa meget, at den har forenet sig med Fastlandet og lukker fuldstændigt for Havneindløbet med en Sandkyst, hvorpaa det med paalands Vind bryder svært. Adgangen til Havnen er nu gennem Harbor Head Lagoon, og næsteu alle Afskibninger gaar gennem Colorado Armen af San Juan River.

Colombia. Port Cispata. Paa N.-Siden ved Indløbet til Port Cispata er Dybden betydelig mindre end angivet i Kortet, hvorfor Forsigtighed maa anvendes ved Besejlingen. $9^{\circ} 24' N.$ Br. $75^{\circ} 47' V.$ Lgd.

Cuba N.-Kyst. Port Tanamo. Barlovento Point. Paa Barlovento Point, paa Ø.-Siden af Indløbet til Port Tanamo, er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Rød Fyrmast paa V.-Siden af et gult Fyrpasserhus. $20^{\circ} 44' 4'' N.$ Br. $75^{\circ} 18' 47'' V.$ Lgd.

Cuba S.-Kyst. Cape Cruz. Klokketønden V. for Capo Cruz er ombyttet med en rød Stumptønde.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Saint Laurent du Maroni. Skibe, som er bestemt til Saint Laurent du Maroni, kan i Cayenne kun faa Lods, naar deres Dybgaaende er mindre end $13\frac{1}{2}$ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Savona. Det midlertidige røde, faste Fyr ved Indrenden af Bølgebryderen til venstre for Indløbet til Savona Havn er slukket.

Venedig. Venedig Observatorium, hvor Tidsignalet gives, ligger paa $45^{\circ} 25' 50'' N.$ Br. $12^{\circ} 20' 11'' E.$ Lgd.

Algier. Cap Falcon. Cap Falcon midlertidige Fyr er slukket og det ny Fyr tændt. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 25 S. viser Fire-Lyn. Lyn 0_{37} S., Mørke 2_{75} S., Lyn 0_{37} S., Mørke 2_{75} S., Lyn 0_{37} S., Mørke 2_{75} S., Lyn 0_{37} S., Mørke 2_{75} S., Lysevnen: 33 Kml. I øvrigt er Fyret uforandret. $35^{\circ} 46' 18'' N.$ Br. $0^{\circ} 47' 54'' V.$ Lgd.

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

Birma. Arakan Kyst. Cheduba Island S. S. for Cheduba Island er følgende Grunde fundet: En 3 Fv. Grund, 9_{11} Kml. N. $80^{\circ} E.$ fra Foul Island Top; muligvis er der mindre Vand paa Grunden. En $2\frac{3}{4}$ Fv. Klippe, $10\frac{1}{2}$ Kml. N. $12^{\circ} V.$ fra Foul Island Top. En $3\frac{3}{4}$ Fv. Stengrund, $12\frac{1}{2}$ Kml. N. $23^{\circ} V.$ fra Foul Island Top. En 8 Fv. Banke, 12_{7} Kml. N. $30^{\circ} V.$ fra Foul Island Top; muligvis er der mindre Vand paa Banken. Paa Vesta Shoal er den mindste Dybde 6 Fod, 6_{6} Kml. S. $78^{\circ} E.$ fra Foul Island Top. Paa Brougham Shoal er der under 6 Fod Vand, 4_{9} Kml. N. $15^{\circ} E.$ fra Foul Island Top. Med Sø bryder det paa disse Grunde, og der er mange Strømkobler i Nærheden. Foul Island Top: $18^{\circ} 3' N.$ Br. $94^{\circ} 6' E.$ Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Batavia Red. Den hvid og sort vandret sribede Kugletønde med Kors, Telegraaf Rif, er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde med Kors, Telegraaf Rif, som ligger i 6 Fv. Vand ved Ø.-Kant af 14 Fods Grunden. $6^{\circ} 4' 30'' S.$ Br. $106^{\circ} 51' 57'' E.$ Lgd.

Soerabaja. I Soerabaja Ø.-lige Farvand er Afmærkningen forandret saaledes: Den hvide Spidstønde Nr. 3 med Ballon er ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. Den sorte Lystønde Nr. 4 er ombyttet med en sort Stumptønde Nr. 4. Den hvide Spidstønde Nr. 6 er inddraget, og den hvide Lystønde Nr. 5, der viser hvidt, fast Lys, flyttet c. $4\frac{1}{2}$ Kbl. NV. hen. $7^{\circ} 14' 24'' S.$ Br. $112^{\circ} 51' 51'' E.$ Lgd. De sorte Stumptønder Nr. 5 og Nr. 7 har faaet afkortet Kegle. Paa de sorte Stumptønder Nr. 6 og Nr. 8 er den afkortede Kegle borttaget. Den hvide Spidstønde Nr. 7 med Ballon og den hvide Spidstønde Nr. 8 har nu henholdsvis Nr. 6 og Nr. 7.

Besoeki. Besoeki hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt, hurtigblinkende Fyr. Fyrapparat af 6te Orden. $7^{\circ} 43\frac{1}{2}' S.$ Br. $106^{\circ} 13' E.$ Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Banka. Daoen. Det hvide, faste Fyr paa Øen Daoen skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 3 S. viser Et-Blink, Blink 1 S., Mørke 2 S. $2^{\circ} 54\frac{1}{2}' S.$ Br. $106^{\circ} 13' E.$ Lgd.

Muntok. Det hvide, faste Fyr inden for Landingsbroen ved Muntok skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 3 S. viser Et-Blink, Blink, Blink 1 S., Mørke 2 S. $2^{\circ} 4' S.$ Br. $105^{\circ} 10' E.$ Lgd.

Straat Berhala. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., udlægges tæt ved S.-Pynten af Øen Berhala. $0^{\circ} 52' 25'' S.$ Br. $104^{\circ} 24' 10'' E.$ Lgd.

Riouw Arkipel. Straat Doerian. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S.,

er udlagt tæt ved SV.-Pynten af Øen Zuid Broeder, ved det S.-lige Indløb til Straat Doerian. Synsvidden: 6 Kml. $0^{\circ} 32' 18'' N.$ Br. $103^{\circ} 46' 10'' E.$ Lgd.

Straat Riouw. En hvid Lystønder, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., udlægges c. 2 Kbl. Ø. for Banken med sort afkortet Kegle paa N.-Pynten af Panrif. Synsvidden: 6 Kml. $1^{\circ} 9' 40'' N.$ Br. $104^{\circ} 11' 40'' E.$ Lgd.

Aroi Baai. Det hvide, faste Fyr ved Munden af Babalan Rivier venstre Bred skal forandres til et hvidt, hurtigblinkende Fyr. $4^{\circ} 5\frac{1}{2}' N.$ Br. $98^{\circ} 18\frac{1}{2}' E.$ Lgd.

Langkat Rivier. Det hvide, faste Fyr paa Langkat Rivier venstre Bred er forandret til et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 30 S., Lys 15 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. $4^{\circ} 2' N.$ Br. $98^{\circ} 29' E.$ Lgd.

S.-Chinesiske Hav. Tambelan Ellanden V. Victory Elland SV. Det $3\frac{1}{2}$ Fv. Korallrev, Hughesdroogde, ligger godt 5 Kbl. S. $53^{\circ} V.$ fra Victory Elland SV.-Pynt. Det er 4 Kbl. langt i ØNØ. og VSV. og 2 Kbl. bredt. $1^{\circ} 35' N.$ Br. $106^{\circ} 17' E.$ Lgd.

China. Halkan Island. Kwing Bay. I Kwing Bay er følgende Grunde fundet:

En Klippe, som falder 2 Fod tør, $13\frac{1}{2}$ Kbl. N. $35^{\circ} V.$ fra Tan Point, og i N. $89^{\circ} E.$ fra Parry Island S.-Pynt. Den er rimeligvis i Forbindelse med den netop overfyldte Klippe $2\frac{1}{2}$ Kbl. SØ. for den. En Klippe, som falder 2 Fod tør, $12\frac{1}{2}$ Kbl. N. $70^{\circ} V.$ fra Tan Point, og i S. $13^{\circ} V.$ fra Kwing Island NV.-Pynt. Tan Point: $26^{\circ} 34\frac{1}{2}' N.$ Br. $119^{\circ} 52\frac{1}{2}' E.$ Lgd.

Korea V.-Kyst. Kunsan Po. Lebet til Kunsan Po er afmærket paa Styrbords Side med tre røde Spidstønder Nr. 2, 4 og 6 med Trekant og paa Bagbords Side med to sorte Spidstønder Nr. 1 og 3 med Cylinder.

Sajan Kaye (School Gulf). En Klippe, som falder 5 Fod tør, ligger 1 Kml. NV. $3\frac{1}{4}$ V. fra Tapassu To (E. Passa Do). $36^{\circ} 26' 30'' N.$ Br. $126^{\circ} 11' 50'' E.$ Lgd.

Sibirien. Peter the Great Bay. Vladivostok. Da der endnu kan træffes paa Miner, advares Skibsførere mod at nærme sig Askold Island eller Gamova Cape undtagen saaledes, at Vladivostok kan naas, før det bliver mærkt. Ved Askold Island kan faas Lods. Skibe, som gennem Amur Bay søger Vladivostok, skal, naar Gamova Cape er passeret, gaa V. om Rimskago Korsakofa Stenin og Taivolko og derefter følge Amur Bay V.-Kyst. Man skal holde godt Udkig og gaa rigelig uden om enhver flydende Genstand. Gamova Cape: $42^{\circ} 33' N.$ Br. $131^{\circ} 12' E.$ Lgd.

Japan. Southern Islands. Telegrafkabler er udlagt mellem O Shima (Vries Island) og Hachijo Jima (Fatsizio Sima) gennem Nii Jima og Miyake Jima (Miaki Shima). Det er forbrdrt at ankre i Nærheden af Kablerne.

Naikai. Shimonoseki Strait. Moji Ko SV. Damperen „Ryusei Maru“ er sunket SV. for Moji Ko, $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. $77^{\circ} V.$ fra Moji Harbour Signalmast ved Kusuha. Naar Vejret tillader det, vises en hvid Lanterne fra Vraget.

Akaashi Seto. Et Sejskib ligger sunket i det V.-lige Indløb til Akashi Seto, 3 Kml. Ø. for Shikano Se Tønde. En Mast er over Vandet. $34^{\circ} 34' 10'' N.$ Br. $134^{\circ} 52' 10'' E.$ Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 11. April 1907. — Den permanente Voldgiftskommission og Svitzers Bjærgningsentreprise. — Manglen paa Styrmand til Sejskibsflaaden. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Udsænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfartende. — Kjøbenhavns Berskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % — 20 % — 30 % — 40 %

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

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	98 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
Danmark.....		71 ¹ / ₄	71 ¹ / ₂
Norden.....	98	97 ³ / ₄	98 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		75 ¹ / ₄	77
Carl.....	93	92 ³ / ₄	93
Dannebrog.....	88 ¹ / ₂ - ³ / ₄ - 89	88 ³ / ₄	89
Skjold.....		70	70 ¹ / ₄
Urania.....	53 ¹ / ₂ - 54	53 ¹ / ₂	53 ³ / ₄
Union.....		77	77 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....	88	88	88 ¹ / ₂
Hejmdal.....		106 ¹ / ₂	—
Østasiatiske.....	134 - 133 ³ / ₄	133 ³ / ₄	134
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		25	32
Gorm.....		93 ¹ / ₂	95
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		86 ¹ / ₂	94
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		60	71
Dansk-russisk Dampsk.....	111	111	111 ¹ / ₂
Dampskibe Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	103
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	97 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₂	86
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditk.....		87 ¹ / ₄	89
4 % — — 2. Serie.....		93 ³ / ₄	94
4 % — — 1. —.....		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditk.....		87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. —.....		94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.....		92	94
4 % Østift. Kreditk.....		94	94 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		147	147 ¹ / ₂
Privatbank.....	122 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	122 ¹ / ₄	122 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	133 ¹ / ₄ - ¹ / ₂ - ³ / ₄	133 ¹ / ₄	133 ¹ / ₂
Handelsbank.....	136 ³ / ₄	136 ³ / ₄	137
Grundejerbank.....	117	117	117 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	93 - ¹ / ₄	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....	95 - ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	179 - ¹ / ₂	179 ¹ / ₂	179 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	141 ¹ / ₂ - ³ / ₄	141 ¹ / ₂	141 ³ / ₄

Vekselkurser d. 9. April 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.30	18.25
Paris.....	72.45	—
Amsterdam.....	150.15	—
Wien.....	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. April 1907.

Russiske Noter.....	213.65
4 % Russiske Consols.....	74.20
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	67.75
5 % Mexikanske 1899.....	100.40
5 % Rumænske Stats.....	100.60
4 % — — 1890.....	91.25

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

„Foren. Dampsk.“ 124,000, „Ny foren. Dampsk.“ 18,000, „Kbhvn.“ 10,000, „Norden“ 22,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 14,000, „Dannebrog“ 2,000, „Danmark“ 8,000, „Union“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Østas. Komp.“ 86,000, „Nordøen“ 4,000, „Dansk-Russ.“ 2,000, „Carl“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at
Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Sandballast

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

G. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsproviantsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Lysffartøj.

Tidl. Toldkrydser, 27 Reg
Tons, i god Stand, kan sæl-
ges billigt, naar Køb kan ske
snarest. Man henvende sig
til Oscar Peschardt & Co.
Vimmelskafte 35.

2 Stk. Mahogni Rat, gode,
2 Al. 2" og 2 Al. i Diameter
1 Loddeline, Stellet lidt defekt
Sir William Thomsens Patent
Nr. 2928,

1 ny Staaltrøse,
ca. 7/8" i Diam., vog ca. 330 lb
1 brugt god Staaltrøse,
ca. 3/4" i Diam., vog ca. 740 lb
1 brugt malet Staaltrøse,
ca. 3/4" i Diam., vog ca. 1000 lb
er billig til Salg.

H. C. Jaster, Aarhus.
— Telefon 161. —

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventari
Mellegade Nr. 28, ved Havnen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Proviantsbyer.
Post-Adresse: Kjøbenhavn, Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Por-
tion stor 340 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, de
farer i udenrigsk Fart, og som i Aaret 1906 har frelst Mand-
skabet fra et Skib af hvilkensomhelst Nationalitet fra en
overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsmin-
steriets 1. Ekspeditionskontor inden Udgangen af Maj Maa-
ned d. A.

Justitsministeriet, den 3. April 1907.

Alberti.

Rønnenkamp-Holst

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Varditorikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviantsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22¹/₂. Telegram-Adresse: COPENHAGEN. Telefon-Nr. 42.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkshavnen ved Langebr.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel bevarende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Losseklub
Aarhus

paatager sig alt Losse- og Ladoings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.

Erbedigt
Niels Jensen, Garvergyde 17
Telefon 449

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Søsager

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 58.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening

og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og

Speditionforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og

Hampetovværk.

Nyhavnegade 6. Aalborg.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

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

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Willes Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co.

anbefaler

Condenseret sukret og usukret Mælk
i følgende kendte Mærker:

Usukret

Sukret

Viking • Superb
Ideal

Nest • Milkmaid
Gold Medal

Fineste Produkt • Garanteret Holdbarhed

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

KABYSKOMFURER & SKIBSOVN

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALO



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBEI
LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 9

Telegr.:
„Sojus“

Tugboat Company „Union“

Telegr.:
„Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene's Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

ESBJERG TOVVÆRKS FABRIK

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel **Cocus** som **Hamp, Vaadtoug & Tæller**

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Enhver Sømand bør eje

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af

Skibsfører **J. Kusk Jensen.**

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faaes paa Dansk Sejlskibsrederi-Forening's Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10-3, hos Foreningens Kredsformænd, paa Navigationsskolerne og i Reglen hos Havnefogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhvn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. April 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumpor
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Palat
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Anne Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverander til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverander til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverander.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: »CHANNEL, Cardiff», — »CHANNEL, Barry», — »CHANNEL, Newport», — »CHANNEL, Sharpness».

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbbebronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 88

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 173

216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolle, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Læge H. C. Lund. Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 6—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhæd Martin Nissen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Bortlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

The Baltic and White Sea Conference

afholdt Fredag d. 12. April sit Foraarsmøde i Kjøbenhavn, efter at Bestyrelsen de to forudgaaende Dage havde været samlet her i Byen.

Tilslutningen til Mødet var meget stor fra alle de i Konferencen interesserede Lande, navnlig i Betragtning af at der kun kunde være Tale om en foreløbig Diskussion af de foreliggende Spørgsmaal, idet de egentlige Afgørelser paa Forhaand maatte henvises til det ordinære Aarsmøde i Hamburg.

Konferencens Præsident, Skibsreder Adolf Carl oplæste indløbne Skrivelser fra Vice-Præsidenten Mr. Cairns og Mr. Mail, der begge var forhindret i at komme til Stede, og indledede derefter Forhandlingerne med en Oversigt over Spørgsmaalet om Indførelsen af Baltcon Certepartiet fra Rotterdam og Wales. Selve Spørgsmaalet blev henvist til Novembermødet.

Fosfat Certepartiet til Østersøhavnene blev i Principet vedtaget; det vil endnu i den kommende Sæson delvis blive bragt i Anvendelse, og et fuldstændigt Certeparti vil blive forelagt Konferencen i November.

Paa Bestyrelsens Vegne blev fremlagt et Forslag til en Strejke Klausul i Certepartier, der efter forskellige Ændringer fik følgende Form:

„Any strike or lock-out prevailing at the time of steamers arrival, and preventing the steamer from being loaded according to Charter, and not being settled within hours of steamers arrival, whether in berth or not, or if commencing after steamers arrival, then if not settled within hours of its commencement, renders this Charter null and void, unless the Charterer agrees to pay per running hour demurrage — payable day by day — for every hour the steamer's loading time, as computed by the Charter, is exceeded.

Any cargo taken on board prior to the Charter being cancelled owner has the option of discharging at his own expense, but at shippers risk into craft or otherwise or to take over at invoice price or of delivering it at port of destination, with liberty to tranship at freight and conditions stipulated in this Charter, owner having the liberty of completing from and to other ports.

If a strike or lock-out, prevailing when steamer arrives at discharging port, or commencing during discharging, and preventing the steamer from discharging according to Charter, has not been settled within hours after steamers arrival, or after the commencement of the strike or lock-out respectively, then the receiver must after the lapse of this period pay demurrage day by day as above, or declare at which other port, (not beyond miles sailing distance in the same country, which steamer can reach safely and always afloat, and where steamer can discharge with ordinary despatch) he requires the cargo or the remainder thereof discharged, at owners expense but at receivers risk. If receiver fails to make such a declaration, or declines to pay demurrage, or discharge cannot take place at the port declared, steamer has the right of proceeding to the nearest accessible port where discharge can take place without hindrance, and there discharging at receivers risk but at ships expense.“

Om denne Klausul, der ubetinget betegnede det væsentligste Punkt paa Konferencens Dagsorden, førtes der en langvarig og indgaaende Diskussion, og navnlig opponerede Konsul Johan Hansen mod den formentlig ganske uholdbare Situation, som Reder og for den Sags Skyld ogsaa Købmanden vilde komme i, naar Lasten delvis var indtaget paa det Tidspunkt, da Certepartiet efter Klausulen blev annulleret. Dette Standpunkt blev imødegaaet fra anden Side, saaledes til Dels af Bestyrer Jantzen fra Nordisk Skibsrederforening, men nogen

egentlig Enighed om Klausulens Hensigtsmæssighed i den foreslaede Form opnaede man i Grunden ikke, og det vedtoges sluttelig paa Forslag af Skibsreder Ad. Carl at overlade til Bestyrelsen at bringe Spørgsmaalet frem paany paa Konferencen i Hamburg og forinden at lade Klausulen underkaste en grundig Prøvelse af ansete og paa dette Omraade særligt sagkyndige Jurister.

Vedrørende Stuverforholdene i Østersøen vedtoges paa Forslag af Konsul Johan Hansen en Resolution, der udtrykte Konferencens Glæde over, at der i Finland var oprettet uafhængige Stuverforbund, og anbefalede Konferencens Medlemmer og andre Redere kun at afslutte Kontrakter om Stuvning i den kommende Sæson med nævnte Forbund.

Efter Præsidentens Forslag vedtoges i Tilslutning hertil en Resolution, som udtalte Konferencens Tilfredshed i Anledning af Dannelsen af en svensk Skibsrederforening og Haabet om, at det vilde lykkes denne at hidføre en bedre Ordning af Stuverforholdene paa Trælastpladserne i det nordlige Sverrig.

Mr. Salvesen, Leith, aflagde Beretning om Sleeperfarten og Virksomheden af den i London valgte Komite til Bearbejdelse af Balticus Sleepercertepartiet og foreslog følgende Resolution, som tiltraadtes af Forsamlingen:

„Konferencen billiger den af Komiteen vedtagne Indstilling, i Følge hvilken Medlemmerne opfordres til nøje at holde sig til det opstillede Balticus Certeparti og ikke deltage i Sleeperfarten paa andre end de i dette Certeparti indeholdte Vilkaar.“

Efter at det var bleven vedtaget at udskyde Spørgsmaalet om et ensartet Time Charter til Hamburg Mødet, forelagde Skibsreder William Hansen, Bergen, et Forslag, i Følge hvilket Ikke-Redere under Forbehold af Bestyrelsens Sanktion kunde optages som Medlemmer uden Stemmeret af Konferencen. Forslaget tiltraadtes af Forsamlingen, og Kontingentet for saadanne Medlemmer fastsattes til 5 £ 5 sh. I Forbindelse hermed foresloges en Ændring af Vedtægternes § 4, hvorefter Aarskontingentet fastsættes til en halv Penny pr. Ton Brutto udelukkende for den Tonnage, der er beskæftiget i Østersø og Hvidehavs-Farten, d. v. s. for alle Skibe, der i Aarets Løb har været beskæftiget i denne Fart. Kontingentet forfalder til Betaling ved Tonnagens Indmeldelse og betales derefter d. 1. Januar hvert Aar. For Skibe, der i Aarets Løb kun udfører én Rejse til disse Farvande, er Bidraget det halve.

Forslaget tiltraadtes, men blev i Lighed med det øvrige henvist til endelig Vedtagelse paa Aarsmødet.

Paa Forslag af Mr. Salvesen udtalte Konferencen sin udelte Tilfredshed med de foreslaede Dokudvidelser paa Firth of Forth, idet de nuværende Dokforhold med Hensyn til Kulafskibninger fra East Fife, maa anses som yderst mangelfulde.

Sekretær Myhre gav derefter Meddelelse om de Aftaler, der var truffet med Mæglere i de tyske Østersøhavne angaaende Klareringsafgifter, medens Sagen iøvrigt henvistes til Aarsmødet.

Som sidste Punkt paa Dagsordenen gav Konsul Johan Hansen en Oversigt over Fragtmarkedet.

Situationen syntes at udvikle sig i alt væsentligt saaledes som det var ventet ved sidste Møde. Udsigterne for den kommende Sæson i Østersøen syntes for Taleren lysere, end de var for et Aar siden, og den Fremgang, som man havde været Vidne til i de sidste faa Aar, syntes stadig at vedvare, om end den kun var langsom. Talerens Opfattelse var den, at hvis man ikke

var for hastig med at løbe efter de Tilbud, som nu cirkulerede for f. o. w., men holdt sig tilbage saa længe som muligt, vilde Rederne have alle Chancerne paa deres Side i den kommende Sæson. Talerens Raad var da: Vær ikke for hastige med at løbe efter de daarlige Fragter. Købmændene er paa mange Punkter forstandigere end vi med Hensyn til at holde Lasterne tilbage for f. o. w. og lade Rederne kæmpe om Fragterne. Lad os forsøge saa længe som muligt at holde ud for hvad vi enedes om i Efteraaret i London. Det kunde maaske være vanskeligt nok i nogle Tilfælde, men vi er saa mange Redere i Konferencen, at hvis vi er enige om at holde igen, kan det ikke undgaa at have Indflydelse paa Markedet.

Kjøbenhavn, d. 18. April 1907.

Afmærkningen af Store Middelgrund i Kattégat. Den svenske Lodsstyrelse har, i Følge „Svensk Flagg“, underhaanden stillet det danske Marineministerium et Forslag med Hensyn til Afmærkningen af Store Middelgrund gaaende ud paa, at hele Afmærkningen indtil videre skulde paahvile de danske Autoriteter, mod at den svenske Lodsstyrelse til Gengæld forpligtede sig til indtil videre at sørge for hele Afmærkningen af Flinterenden.

Med denne Ordning skulde intet være foregrebet med Hensyn til noget af Rigernes Overhøjhedsret i det paagældende Farvand, idet man dog ikke fra svensk Side har anset det som formaalstjenligt, at hele Afmærkningen ved Store Middelgrund udføres af det danske Marineministerium uden nogen Art af Bidrag fra svensk Side.

Marineministeriet har imidlertid ikke ment at kunne tiltræde dette Forslag, men har i Stedet foreslaaet at man fra dansk Side indtil videre skulde sørge for Afmærkning af Grundens vestlige Side under Forudsætning af, at de svenske Myndigheder paatog sig at udlægge en Lysbøje ved Grundens Østside.

Lodsstyrelsen har derefter i Skrivelse til den svenske Regering, gjort gældende at der paa Foranstaltning af de svenske Myndigheder bør udlægges en Lystønde som den ovenfor omtalte.

Skibsbygningen paa Clyde. Den danske Generalkonsul i Leith indberetter: Blandt de 372 Skibe, der er sat i Vandet paa Clyden i Aaret 1906 er Cunard Linjens Dampner „Lusitania“ langt den interessanteste. Skibet er det største og et af de hurtigste i Verden og har et Deplacement af 33,000 Tons og c. 70,000 Hestekræfter.

De paa Clyden byggede Skibe har en samlet Tonnage af 598,841 Tons.

Dampturbinens Fremskridt er vedblivende det mest interessante Fænomen paa Skibsbygningens Omraade. I Aarets Løb har adskillige velkendte Selskaber i Frankrig, Rusland og De forenede Stater udtaget Tilladelse til at bygge Parsons Turbiner, ligesom ethvert fremragende britisk Firma nu har erhvervet sig saadanne Tilladelser.

Cunard-Linjens Dampner „Carmania“ har nu fuldendt et Aars Fart uden en eneste Forstyrrelse, idet Turbinerne i enhver Henseende har arbejdet tilfredsstillende. Turbinen egner sig dog endnu ikke for Lastbaade af jævn Fart, men har for Skibe med 16 Knobs Fart eller derover vundet en fuldstændig Sejr.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kreds-afdeling for Fyn afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, Møde i Svendborg d. 27. ds. for at vælge Repræsentanter til at afgive Kredens Stemmer paa den kommende Generalforsamling i Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Firmaet Radau & Co., Kronstadt, telegraferer til os d. 17. ds.:

Hoglan rapporterer: Fremdeles stærk Is, venter ikke Navigation før første Uge i Maj.

Højesteretsdom.

I September 1903 førte Kaptajn Georg Jensen — en Mand, der flere Gange var bleven straffet ved Svendborg Købstads Ret for Vold imod sit Mandskab med Bøder og en Gang med simpelt Fængsel i 8 Dage — tremastet Skonnert „Kirstine Jensen“ af Marstal paa en Rejse fra Svendborg til Rønne, derfra til St. Petersburg, og fra denne By til Invergordon i Skotland, hvor Skibet ankom i December Maaned. Medens det laa her, blev Jensen arresteret for Vold imod en af Matroserne, og efter at Kokken Johan Nielsen, et ungt Menneske paa 16 Aar, var bleven indlagt paa Hospitalet som lidende af tyfoid Feber, Lungebetændelse og Koldbrand, og det ved Undersøgelsen viste sig, at han havde været Genstand for Vold, blev Jensen, der tilstod sig skyldig i Voldshandlinger imod dem begge, af Retten i Skotland dømt til 60 Dages Fængsel.

Om denne Dom blev der af den danske Konsul gjort Indberetning til det danske Udenrigsministerium, og der blev derefter rejst Tiltale mod Jensen ved Svendborg Købstads Sørret. Det blev under Sagen oplyst, at han foruden at slaa Kokken i Ansigtet, saa at Blodet flød, og sparke ham, hvilket var særlig oprørende, fordi Kokken var meget syg, ogsaa flere Gange havde slaaet den 17-aarige Ungmand Albert Nielsen i Ansigtet.

Ved Sørrettens Dom, der stadfæstedes af Overretten, statueredes det, at den Straf, Jensen havde forskyldt, maatte bortfalde, fordi den i Skotland udstaaede Straf fandtes tilstrækkelig, og der fandtes ikke aldeles tilstrækkelig Føje til at kende Jensen uværdig til at føre Skib.

Sagen blev af det Offentlige indanket for Højesteret, og Hensigten med denne Appel var, som Aktor, Advokat Halkier bemærkede, vistnok ikke saa meget at faa Jensen idømt en yderligere Straf, som at faa ham erklæret uværdig til at føre Skib i Overensstemmelse med Søløvens § 296.

I Overensstemmelse med den af Aktor nedlagte Paastand afsagde Højesteret d. 15. ds. følgende Dom i Sagen:

Medens det vil kunne have sit Forblivende ved, at der for det af Tiltalte udviste Forhold, som findes at burde henføres under Straffeløvens § 203, jfr. Søløvens § 289, 2det Stykke, ikke ved Dommen er paalagt Tiltalte yderligere Straf, vil han, som ved sit Forhold maa anses at have gjort sig uværdig til at føre Skib, i Medhold af Søløvens § 296 være at dømme til at have Retten hertil forbrudt.

„Kong Trygves“ Forlis.

Den 2. April 1907 afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Dampskibet „Kong Trygves“ Forlis under Island.

For Rederiet Thor E. Tulinius mødte Fuldmægtig Glosimodt. Endvidere var mødt Skibets Fører Kaptajn H. Chr. Jensen og Matroserne Lindberg og Fridell.

Der fremlagdes en for Seydisfjord Sørret aflagt foreløbig Forklaring. Af denne fremgik følgende:

Onsdag Eftermiddag d. 20. Marts, da Skibet var paa sin Rejse fra Husavik til Seydisfjord, overfaldtes det ved Totiden af en frygtelig Orkan af NV. med stærk Sne. Rundt om Skibet observeredes spredt Is, og der manøvreredes forover og agterover med Maskinen for at holde Skibet fri af Isstykkerne. I Løbet af Natten tørnede Skibet dog mod enkelte Smaastykker, som ingen Skade gjorde, men Kl. 5 om Morgenen den 22. Marts observeredes et tæt Isbælte i Læ. Der gjordes alle mulige Forsøg paa at dreje Skibet op i Vinden, men det viste sig aldeles umuligt, da Skibet nægtede at lystre enhver Kommando, og Skruen blev under disse Manøvrer beskadiget en Del. Skibet drev derefter med Styrbords Side ned mod Isen og blev ved at tørne mod denne meget beskadiget og læk. Lasterne undersøgtes med det Resultat, at der i Storlasten fandtes at være c. 7 Fod Vand, paa Fyrpladsen var Vandet oppe i Fyrkanalerne, og Maskinmesteren meddelte, at Maskinen ikke kunde arbejde længere. Skibet krængede paa dette Tidspunkt over til Styrbord, saa at der var Fare for, at det skulde kæntræ, og det besluttedes derfor at gaa i Baadene. Tre Baade blev sat i Vandet, og Besætningen, bestaaende af 19 Personer, samt Passagerer, 14 i Tallet, gik i dem. Den ene Baad, hvori var 14 Personer, førtes af Kaptajnen, den anden, hvori ligeledes var 14, af 1. Styrmand, medens den tredje, en Jolle, hvori var 5, styredes af 2. Styrmand. Skibet var da synkefærdigt. Det aftaltes, at man skulde forsøge at styre Sydvest eller mulig lidt vestligere. Dette blev dog forstyrret, da Isen stadig kom i Vejen og nødvendiggjorde Forandringer i Kursen. Kort efter skiltes Baadene, da Isblokke og Isflager kom imellem og forhindrede Udsigten.

Kaptajn Jensen fremstod og afgav Forklaring, i Overensstemmelse med sin i Seydisfjord afgivne Forklaring, der oplæstes for ham og godkendtes af ham. Saa snart han var kommen i Baaden, satte han straks Sejl til og styrede mod SV. med Vinden ind om Styrbord. Han tabte Skibet af Syne, før det sank. 1. Styrmands Baad havde Sejl oppe og fulgte en Tid efter Vidnets Baad, men Vidnet tabte den snart af Syne; 2. Styrmands Jolle havde Vidnet tabt af Syne, inden den havde faaet Sejl op. Farvandet var stærkt opfyldt af Isblokke, men det lykkedes dog efter c. 29. Timers Sejlads at lande ved Borgarfjord, hvor de Skibbrudne blev vel modtaget og forplejet. Med S/S. „Morsø“, der afhentede dem i Borgarfjord, er de ankommet hertil.

Efter at Matroserne Lindberg og Fridell havde afgivet Forklaring i Overensstemmelse med den af Kaptajn Jensen afgivne Forklaring og udtalt som deres Mening, at Skibet var synkefærdigt, hvorfor det var nødvendigt at forlade samme, blev Søforhøret udsat for at afvente de øvrige Reddedes Forklaring.

Den permanente Voldgiftskommission og Svitzers Bjærgningsentreprise.

Vi har fra Hr. Allan Hansen yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! I Anledning af Deres Bemærkninger i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 15 beder jeg om Plads for følgende.

I Skrivelse af 16. Oktober 1906 til Kaptajn Torm erklærede jeg mig villig til at underkaste mig Formandens Afgørelse, men forlangte kun, at det af Kendelsen skulde fremgaa, at jeg ikke billigede Resultatet. Formen overlod jeg til Formanden.

Den 17. Oktober 1906 svarede Kaptajn Torm ordret: „Jeg hverken kan eller vil forandre Forretningsgangen, før jeg faar Ordre dertil“.

Hertil bemærkede jeg i Skrivelse af 17. Oktober 1906, at jeg maatte protestere imod: „at nogen skulde have Myndighed til at give Kommissionen — dens Formand eller Medlemmer — nogen Ordre“.

Kaptajn Torm skrev desuagtet til de danske Assurandører og Svitzers og sluttede sin Skrivelse saaledes: „Imødesende Deres Meddelelse om, hvorledes jeg skal forholde mig i denne Sag, forbliver jeg“.

Disse Institutioner svarede hertil: „Vi ser ikke rettere, end at Vedkommende, naar han ikke vil rette sig efter den hidtil gældende Praksis, maa nedlægge sit Mandat“, og dette Svar sender Kaptajn Torm mig i Kopi og skriver dertil: „Jeg vil være Dem meget forbunden, om De omgaaende vil lade mig vide, hvorledes De stiller Dem til den trufne Afgørelse“. Udhævelserne er foretaget af mig.

Alle Forsøg paa Bortforklaring er haabløse. Kaptajn Torm har søgt og faaet Ordre og pareret Ordre. De danske Assurandører og Svitzers traf Afgørelsen, og det er, som De selv siger, højst uheldigt, da det viser, at Formanden ikke stod tilstrækkeligt frit, og særligt uheldigt da den i Afgørelsen i „Mistral“-Sagen reelt interesserede udelukkende var Svitzer, da de danske Assurandører ingen Interesse havde i Sagen.

Jeg overlader herefter trygt til enhver rettænkende Mand at afgøre, om Kaptajn Torm eller jeg har handlet rigtigt, og tillige om det er sømmeligt at stille den Fordring til en Voldgiftsmand — der, som De skriver, saa vidt muligt skal staa frit — at han, som de danske Assurandører og Svitzers mener, skal sætte sit Navn under Kendelsen paa en saadan Maade, at det faar Udseende af, at han billiger, hvad der i Virkeligheden strider imod hans Overbevisning om Ret og Billighed.

Det er dernæst urigtigt, at Svitzers Repræsentant begyndte med et „betydeligt højere Beløb“. Kaptajn Petersen gik omtrent straks ned til Kr. 45,000 efter som højeste Begyndelsesfordring — der altid er til at slaa af paa — at have fremsat Kr. 50,000; men de 45,000 Kr. var og blev Svitzers Fordring i Kommissionen, en Fordring som Kaptajn Torm nedsatte til Kr. 40,000.

Paa det eneste Punkt, hvor De haaber at faa min Tilslutning, faar De den allermindst. Det er nemlig bundurigtigt, at Sørretten har givet den permanente Voldgiftskommission en grundig Opvejning. Denne Paastand er tillige en Uret imod og et Misbrug af Sørretten, som ikke selv kan tage til Genmæle.

Sørretten er ikke og har ikke været Dommer imellem Kaptajn Torm og mig. Det var ikke os, der procederede Spørgsmaalet. Sørretten fik Mistral Sagen oplyst og forelagt af andre. Sørretten maa dømme efter de Meddelelser, der bibringes den, og efter den Maade, Sagen procederes for den. Derfor er Stillingen ganske forskellig i Kommissionen og i Sørretten. — I Kommissionen turde Svitzers Repræsentant dog ikke fastholde mere end Kr. 45,000, for Sørretten dristede Svitzers sig til at fordre c. Kr. 67,000, og det skønt de 45,000 Kr. af Kommissionen var nedsat til Kr. 40,000.

Hvad Resultatet bliver ved en Bjærgeløn er i høj Grad et Skøn, og ved en Sørret kan dette Skøn kun fældes paa Basis af, hvad der officielt forelægges Sørretten. Dette er naturligvis beklageligt; thi derved kan en Ret være nødt til at statuere et Resultat, som ingen har kunnet vente. I disse Omstændigheder søger jeg Forklaringen paa, at Sørretten kunde naa til Kr. 5,000 mere, end Svitzers forlangte i Kommissionen, og Kr. 10,000 mere, end Kommissionens lovlige Afgørelse lød paa. Saa-danne Resultater maa skyldes Fejl ved Forelæggelsen, men det kan ikke bebrejdes Sørretten, og derfor har den intet Ansvar. Sørretten maa og skal dømme, efter hvad der forelægges den, hvorimod Kommissionen dømmer efter, hvad dens Medlemmer mener, i Virkeligheden har fundet Sted, men derfor bliver de to Domme ofte to inkommensurable Størrelser. Jeg tvivler naturligvis ikke om, at saaledes som Sagen er bleven fremført for Retten, har denne ikke

kunnet naa til andet end de 50,000 Kr., men jeg tvivler om, at Sørretten har faaet bibragt hele det Kendskab, som Voldgiftsmændene sad inde med ikke blot til denne Sag, men til Svitzers Bjærgningssager og Svitzerske Forhold i det hele, ikke blot rent nautisk men ogsaa kommercielt; thi ellers tror jeg ikke, det havde været muligt for Sørretten at gaa ikke blot over mit Votum og over Svitzers eget Forlangende: Kommissionen, men endogsaa 25 pCt. højere end den af Kommissionens Formand lovligt truffene Afgørelse.

Det maa have været en helt anden „Mistral“ Sag, der har foreligget Sørretten til Paakendelse, men hvis Kaptajn Torm og Kommissionen vil betragte det som en Oprejsning, at Sørretten har faaet en Sag, som Kommissionen har afgjort, oplyst og forelagt paa en for Svitzer saa gunstig Maade, at Sørretten efter sit bedste Skøn har maattet grundigt desavouere Kaptajn Torm ved at forhøje den af ham efter hans bedste Skøn tilkendte Bjærgeløn med ikke mindre end 25 pCt., overlader jeg gerne den Trøst til de Herrer; men allerrigtigst var det at holde Sørretten udenfor Diskussionen.

Kjøbenhavn, den 16de April 1907.

Allan Hansen.

Hr. Allan Hansens ovenfor anførte, talrige Citater, der tilsyneladende kæder sig saa ypperligt sammen, resulterer som det vil ses i den Sætning: „Kaptajn Torm har søgt og faaet Ordre og pareret Ordre,“ der af den ærede Indsender sjensynlig tillægges en ganske overordentlig Vægt.

Af de heri indeholdte tre Paastande kan dog kun den første opretholdes, og hvad denne angaar, tager vi ingenlunde i Betænkning at udtale, at Kaptajn Torm efter vor Formening ganske vist ikke burde have søgt nogen „Ordre“, da dette Ord i alle Tilfælde maatte forekomme mindre velvalgt. Hermed maa imidlertid enhver Indrømmelse høre op, hvad der noksom fremgaar af den nedenfor gengivne Skrivelse af 31. Oktober 1906 til Kaptajn Torm fra de danske Assurandører og Svitzer, som Hr. Allan Hansen beklageligt nok kun har ment at burde citere delvis:

„Da vi maa anse det for i højeste Grad vigtigt, at Voldgiftskendelserne fra den permanente Voldgiftskommission til Fastsættelse af Bjærgeløn fremtræder for Offentligheden som hidtil uden Bemærkning underskrevet af samtlige Medlemmer, finder vi, at vi til Besvarelse af Deres meget Ærede af 19. ds. maa give Deres Opfattelse Ret. Skulde det vedblivende fordres, at Kendelsen skal fremtræde med divergerende Paategning, ser vi ikke rettere, end at Vedkommende, naar han ikke vil rette sig efter den hidtil gældende Praksis, maa nedlægge sit Mandat.“

Det turde unægtelig være et haabløst Stykke Arbejde at lede efter nogen „Ordre“ i denne Skrivelse, og hermed falder følgelig Resten af Hr. Allan Hansens Argumenter uhjælpeligt til Jorden.

Naar Hr. Allan Hansen endvidere stadig fastholder sin Paastand om, at Sø- og Handelsretten fastsatte Bjærgelønnen til 5,000 Kr. mere, end hvad Svitzer havde forlangt, da skal vi hertil blot bemærke, at vi ikke skønner, at dette Punkt kan paaregne nogen synderlig Interesse — men karakteristisk er det ganske vist, at selv om Hr. Allan Hansens Opgivelser lægges til Grund, er det ikke Hr. Allan Hansen men os, der har Ret.

Hvad endelig sidste Del af Hr. Allan Hansens Artikel angaar, da indeholder denne utvivlsomt en Række ny og overraskende Synspunkter. Vi mener os imidlertid ikke i Stand til yderligere at kunne uddybe Betragtninger af denne Art, og vi bringer i hvert Fald ikke noget Offer ved fuldstændig at give Afkald paa enhver Kommentar.

Red.

Skibsførers Stilling og Ansvar.

Nedenstaaende Henvendelse til Dampskibsrederiforeningen fra Kjøbenhavns Skipperforening og Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 har vi modtaget med Anmodning om Offentliggørelse:

Til Dampskibsrederiforeningen!

Efter sikkert Forlydende driver Maskinmestrenes Forening endnu til Trods for Rederiforeningens Svar til samme af 7. Februar en stærk Agitation med det Formaal for Øje at forrykke det efter Søloven bestaaende Forhold mellem Skibsføreren og Maskinmesteren ved deres Forlangende om at faa Ret til selv at antage og afskedige Fyrbøderne og ved deres Krav om at opnaa tilsyneladende Ligestillethed med Skibsførerne i forskellige Retninger, saaledes t. Eks. deres Fordring om Adgang for 1ste Mester til at indtage sine Maaltider i 1ste Kahyt.

Da Gennemførelsen af forskellige Punkter, som Maskinmestrenes Forening har sat paa deres Program, efter vor Formening ikke alene vil være til ubodelig Skade for Disciplinen om Bord, men ogsaa i betænkelig Grad vil vanskeliggøre Førers Stilling som Ansvarshavende lige overfor Redere og Assurandører, tillader vi os herved paa det indstændigste at anmode Dampskibsrederiforeningen om ikke at foretage nogen Forandring i de nuværende Regulativer, som vil medføre en Forringelse i Førers Autoritet om Bord, og vi skal til nærmere Begrundelse herfor fremføre følgende:

Hele Tjenesten om Bord, saa vel som de Paragrafer i Søloven der omhandler dette Forhold, er baseret paa, at en enkelt Mand, Skibets Fører, er alle andre om Bord værendes Overordnede, og denne Mand har i Følge Loven ikke alene Ansvaret for Skibets Navigering, men har Ansvaret for alt Skibet vedrørende, af hvad Art nævnes kan. Man er i Søloven gaaet ud fra, at et Skib ikke kan føres af en Kommission, men kun af en enkelt Mand, saaledes som det har været Tilfældet, saa længe Skibe har befaret Verdenshavene, og der kan derfor i Følge Forholdenes Natur ikke være nogen anden om Bord, der er hans Ligestillede. Dette er da ogsaa anerkendt af alle interesserede Parter, at selv om Rederen er om Bord og vilde blande sig i Skibets Førelse eller Navigering, og der som Følge deraf indtraf et Uheld, saa vilde Føreren ikke desto mindre komme til at have det fulde Ansvar for Sørretten; Søloven spørger ikke med Skibsførers Ansvar.

I Følge Sølovens § 25 er det Skibsføreren, der antager og afskediger Skibets Mandskab, og paa Basis af denne Rettighed er der igen i § 59 paabyrdet ham en Erstatningspligt for Fejltagelser eller Forsømmelser, der maatte blive begaaet af Mandskabet, og det turde deraf med tilstrækkelig Tydelighed fremgaa, at man ikke kan overlade en anden, Maskinmesteren, at antage og afskedige en Del af Mandskabet, naar Føreren i Følge Søloven hefter for Fejl eller Forsømmelser, som de maatte begaa.

Naar Skibsføreren som tidligere udtalt i Følge Søloven har Ansvaret for alt Skibet vedrørende, saa fremgaar det heraf, at han ikke kan lades i Uvidenhed om en saa vigtig Del af Skibet som Maskinen, og at 1ste Maskinmester derfor ikke kan korrespondere direkte med Rederiet i Skibets Anliggender.

Det samme gælder om Udbetalingen af Lønninger, som kun Skibsføreren hefter for.

Med Hensyn til Kravet om at 1ste Maskinmester faar Ret til at spise i 1ste Kahyt, skal vi bemærke, at dette Udtryk er noget misvisende, idet Publikum derved ledes til at tro, at de paagældende Mestre for Tiden spiser i 2den Kahyt, medens Forholdet jo er det, at de, ligesom de øvrige Officerer, spiser i Officersmessen. Da Kosten i den langt overvejende Del af Dampskibene, Fragtdamperne, er ens i Kahyt og Officersmesse, saa kan dette Krav derfor kun bunde i den rent ud sygelige Trang,

som en Del af Mestrene har til tilsyneladende at staa som Skibsførerens Ligestillede, og vi vil derfor indstændig anmode Rederne om at holde paa status quo. Skulde imidlertid Rederne ønske at imødekomme Mestrene i saa Henseende, saa er det vor Anmodning, at foruden 1ste Mester, ligeledes 1ste Styrmand kommer til at spise i Kahytten, imedens det dog, da Kahytten tjener som Skibsførerens Privatkontor, samtidig bestemt maatte betydes d'Hrr., at Kahytten ikke er deres Opholdssted udenfor Maaltiderne.

I det vi tilstiller Dampskibsrederiforeningen disse Udtalelser, skal vi endnu tilføje, at vi her ikke har udtalt os om andre Spørgsmaal end saadanne, der vedrører Skibsførerens Stilling og Autoritet om Bord, og at vi kun kan anse det for uheldigt, om man ad en Omvej vilde søge at rokke ved denne Stilling gennem Regulativer.

En Kopi af denne Skrivelse er sendt til Maskinmester-Foreningen samt til Pressen og vil blive udsendt til Underskrift blandt alle os bekendte Dampskibsførere.

Kjøbenhavn, d. 9. April 1907.

P. B. V. A. V. Knudsen, Formand for Kjøbenhavns Skipperforening.	P. B. V. Jacob Holm, Formand i Skibsfører- foreningen.
---	---

Fragtmarkedet.

Den sidst forløbne Uge har ikke bragt Forandringer af nogen Betydning naar undtages, at La Plata Markedet igen er lidt lavere. Alle andre hjemgaaende Markeder holder sig paa omtrent forrige Uges Niveau, og for Østens, Nordamerikas og Sortehavets Vedkommende maa Tonen betegnes som ret fast med Udsigter til, at Raterne snarere yderligere vil vende sig til Redernes Gunst end det modsatte. Middelhavet og Østersøen er derimod i en ynkelig Forfatning for prompt Lastning, men det kan næppe være mange Uger, inden i hvert Fald sidstnævnte Marked bliver bedre, hvilket i høj Grad kan tiltrænges. Riga besejles allerede, efter at der i forrige Uge var Isgang paa Dünaen, og flere svenske Træpladser ventes de allernærmeste Dage at skulle genaabne, men naar Kronstadt vil blive tilgængelig kan endnu ikke siges. Der rapporteres at være megen Is i Farvandet ind til Kronstadt, og det formenes, at den ikke vil kunne naas førend i Begyndelsen af Maj. Naar saa samtidig en Række af de sydfinske Pladser aabner op, skulde dette hjælpe paa Forholdene, og det gælder nu for Østersø-Rederne at holde Pinen ud nogle faa Uger endnu. Kulfragterne indefter er de sidste Dage flovet betydeligt af, saaledes at der f. Eks. til Kronstadt nu kun kan faas 4/8 à 4/4 $\frac{1}{2}$, medens der forrige Uge betalte 4/6 à 4/7 $\frac{1}{2}$ fra Østkysten. Til Swinemünde og Neufahrwasser noteres kun 4/, til Pillau 3/9 og til Riga eller Libau 4/1 $\frac{1}{2}$. En Kontrakt paa 20,000 Tons Tyne/Libau pr. Maj/Juni sluttedes til 4/3. Priserne paa Bunkerkul er uforandret høje og bevæger sig omkring 12/6 à 13/ for gode uharpede Kul fra de østengelske Pladser. I Fjor paa denne Tid betalte omkring 3/ mindre pr. Ton.

Det østlige Marked er en Kende fastere. Kurrachee har betalt 16/ pr. April til 2 Havne U. K. Rispladserne har taget mere Tonnage og betalte 23/6 O. C. 24/ Adriaterhavet fra Birma. Saigon betalte 22/6 til udsøgt Havn pr. Maj/Juni. For Sukker sluttedes et Par Juni/ Juli Baade fra Java til 25/ U. S. eller Evropa.

Sortehavet har ogsaa bedret sig lidt, men fra de russiske Havne er Eksporten endnu kun ringe. Efter russisk Paaske, som var fra 2—7. Maj, ventes der imidlertid større Tilførsler. Fra Odessa eller Nikolajeff noteres 7/6 „on the berth“ til udsøgt Havn. Sulina har fragtet livligere til 7/9 L. H. A. R. pr. April, 8/3 à 8/6

pr. Maj/Juni, 6 d. mere Hamburg. Ogsaa Azoff har vist lidt mere Aktivitet, og 9/3 „any“ betales for en Række April Dampere. Poti betalte 10/6 for Erts til Rotterdam.

Middelhavet er meget slet for prompt Lastning, da Udbudet af Tonnage langt overstiger Begæret. For Erts fra Benisaf til Rotterdam eller Amsterdam betales 7/, og for Fosfat Sfax/Garston samme Rate. Fra Bilbao er Fragterne paa det nærmeste uforandret paa Basis af 4/1 $\frac{1}{2}$ à 4/3 til Cardiff, 4/4 $\frac{1}{2}$ Newport, 5 Rotterdam.

Nordamerika er fast, og særlig Trælastordrer er lidt rigeligere til Stede, i Særdeleshed fra Golfen. Der betales herfra bl. a. fra Pensacola 85/ til 2 Havne Englands Østkyst, 98/9 Livorno og Smyrna pr. Maj, 120/ à 122/6 Gulfport/La Plata pr. Juni. Paa Netto Charter fra Galveston eller New Orleans fragtedes et Par Maj Baade til 10/9 U. K. eller Kontinentet. For Petroleum i Kasser betalte Filadelfia 22 Cents til Japan, én Havn, 22 $\frac{1}{2}$ to Havne, New York 25 Cents til Newchang, og for Fosfat sluttedes til 14/3 Tampa/Nantes. Kornlaster er knappe; Filadelfia betalte 2/ til U. K. eller Kontinentet, 2/6 Middelhavet, prompt.

La Plata Markedet er særdeles flovt, men selv til de reducerede Rater placeredes dog nogen Tonnage. Fra San Lorenzo Grænsen betales saaledes 13/ à 13/7 $\frac{1}{2}$ O. C. pr. April/Maj, medens Buenos Aires betalte 11/6 og senere kun 11/ pr. prompt. Fra Bahia Blanca er 12/10 $\frac{1}{2}$ sidst betalte Rate, ultimo April Lastning. For Quebracho sluttedes til 17/6 Colastine/New York pr. Juli.

Østersøen har saa at sige intet at byde paa for prompt Lastning. De tyske Pladser, saasom Danzig, Memel etc. byder kun 5/3 à 5/4 $\frac{1}{2}$ for Sveller til Østkysten paa daarlige Betingelser, Windau eller Libau har sluttet til Frs. 26/27 D/B. Antwerpen, Frs. 28 pr. Favn Props Dunkerque eller Calais, og fra Riga sluttedes pr. prompt til Frs. 28 $\frac{1}{2}$ D/B. Rouen, Frs. 27 Antwerpen, Hf. 11 $\frac{1}{2}$ Holland, 20/ London eller Grimsby. I Reval ligger Markedet livløst. F. o. w. Laster fra Botten er knappe, og Konferencefragter kan ikke gennemføres, men pr. senere Terminer synes der at være rigeligt med Laster, og Raterne er bedre.

Kulfragterne til Østersøen er, som anført, daarlige, men i andre Retninger er de faste. Ekspeditionerne er gennemgaaende ikke gode. Fra Tynen eller Blyth er sidst betalt 3/4 $\frac{1}{2}$ à 3/6 Hamburg, 4/4 $\frac{1}{2}$ Kiel (1,600/ 1,800 Tons), 4/ Swinemünde, 4/4 $\frac{1}{2}$ Helsingfors, 5 Lissabon, 9/ Venedig, 5/6 Malta. Fra Cardiff sluttedes der til 5/ Kronstadt, 4/9 Aarhus, 7/7 $\frac{1}{2}$ à 8/ Genua, Spezzia eller Livorno, Frs. 8 Marseille, 7/6 à 8/ Barcelona, 6/6 Konstantinopel, 9/6 Bombay, 7/ Las Palmas eller Tenerifa, 15/ River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Befragtingen med de mindre Sejlere har i den sidste Tid gaet ret trevnt, hvilket den nu længe vedvarende østlige Vind vel til Dels er Aarsag i, og de faa Kornlaster fra Tyskland har næsten Vanskelighed ved at finde Reflektanter; der noteres ellers endnu Havre fra Greifswald, Rügenwalde, Stolpmünde 5 à 5 $\frac{1}{2}$ Mark, Rug fra Barth 4 à 4 $\frac{1}{2}$ Mark. Königsberg, hvor Sejlskibsfarten er erklæret officielt aaben fra d. 6. April, noterer nu kun 11 à 12 Mark Rugbasis samt til Østkysten England 1/7 $\frac{1}{2}$, Hvedebasis; i Kjøbenhavn har det i de sidste Dage været meget fast, der har næsten været Mangel paa Skibe, nogen særlig høje Rater er dog ikke gennemført, men Udsigterne er for de nærmeste Dage ret lovende, da der ventes Dampere fra Sortehavet, hvorfra der vil komme mange Omladninger. Der blev i sidste Uge sluttet for Bomuldsfrøkager til fynske Havne og Nakskov 16 Øre samt for Majs til Rønne 12 Øre, Bandholm 13 Øre, Vordingborg 15 Øre.

ab Sydsverig udbydes enkelte Ladninger Bloksten til Wismar, Lübeck 4 $\frac{1}{2}$ Mark foruden Gadesten til Flensborg, Stettin 3 $\frac{1}{4}$ Mark. Pillau Raasten 4 Mark samt Hull Kortprops 16/, Bremen Brædder 19 Mark.

Endvidere noteres ab de sydligere svenske Trælasthavne, saaledes ab Norrköping til Sunderland, West Hartlepool D/B. 20/ & 21/.

Kulfragter. Der noteres Hartlepool/Kalmar £ 4.0.0. Grimsby/Gefle £ 4.10.0, Wisby £ 5.0.0, Methil/Stockholm £ 4. 15.0, St. Davids/Dysart/Königsberg £ 7.0.0.

Generalforsamlinger.

Burmeister & Wain

afholdt den 13. Marts sin aarlige Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Direktør Hagemann, aflagde Aarsberetningen.

Efter først med Forsamlingens Tilslutning at have mindet om Etatsraad Adolphs Død og om Kommandør Nielsens Fratræden efter gensidig Overenskomst, bemærkede han bl. a.:

Paa den den 18. September f. A. afholdte særlige Generalforsamling fik Bestyrelsen Bemyndigelse til at foretage Aktiekapitalen fra 5 til 10 Mill. Kr. Emissionen overdroses Privatbanken i Kjøbenhavn, og hele det udbudte Beløb blev overtaget.

Jeg kan med Hensyn til Selskabets hele Stilling og dets Fremtidsmuligheder indskrænke mig til her at anføre, at det forløbne Aar i det store og hele har været godt og har i alt væsentligt svaret til de Forventninger, jeg lod komme til Orde paa den ordinære Generalforsamling i Fjor. Skibsfarten har vist en Bedring, og der har været livlig Efter-spørgsel efter ny Skibe. Værtet har været fuldt optaget af Nybygninger, og Reparations-Arbejdet har været ret omfattende. I Aarets Løb har vi faaet Bestillinger paa en hel Del Nybygninger, saaledes at vi har Ordre inde for hele indeværende Aar og et godt Stykke ind i det kommende. Maskinfabriken har været stærkt beskæftiget hele Aaret. Af Diesel-Motorerne har vi haft en god Afsetning, vi har afleveret 25 saadanne Anlæg og har et lignende Antal i Nota. Smedegods-Salget har været særdeles tilfredsstillende. Bestyrelsen har tidligere berørt Nødvendigheden af at gøre os uafhængige af Tyskland med Raamaterialet til vor Smedegods-Forretning. Spørgsmaalet har i lang Tid været Genstand for omhyggelig Undersøgelse, og Bestyrelsen har derefter besluttet at skride til Optørelsen af et Staalværk.

Centrifuge-Salget gik i de første ¼ Aar stærkt frem.

Arbejdforholdene har gennemgaaende været rolige.

Det synes, som om der i indeværende Aar omsider vil ske en Forandring til det bedre i de abnorme Toldforhold, hvorunder vi nu i langt over en Menneskealder har lidt. Det er kun beklageligt, at Kultolden ikke helt sløjfes, det er ganske ubilligt at belægge en saa absolut nødvendig Artikel som Kul med nogen Told.

Iøvrigt har Omsætningen i det forløbne Aar næsten været 50 pCt. større end Aaret forud.

Aaret begyndte med en samlet Styrke af 1890 og endte med 2528 Funktionærer og Arbejdere. Der er afleveret Nybygninger med en samlet Gross Tonnage af 10,970 og 9,400 ind. H.K. mod 10,234 Gross Tonnage og 6,190 ind. H.K. Aaret forud, og udført Reparationer paa 219 indenlandske og 61 udenlandske Skibe mod 240 indenlandske og 61 udenlandske Skibe Aaret forud.

Taleren gav sluttelig en Oversigt over Regnskabet, hvorat fremhæves, at Aktieudbyttet er sat til 7 pCt.

Direktør Hagemann bemærkede paa given Anledning, at Bestyrelsen ikke for Tiden agtede at ansætte nogen Overdirektør. Den vilde foreløbig bevare den nuværende Ordning og indhøste Erfaringer paa Basis af den.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem valgte i Stedet for Etatsraad Adolph Godsejer Rottbøll. Revisorerne, d'Hrr. Jul. Herforth og Th. Schiøler, genvalgte.

Ugens Havarier.

Solheim, Dpsk. af Tvedestrand, er, paa Rejsen fra Sunderland med Kul, strandet i tæt Taage ved Hammershus Ruiner.

Laurentine Emilie, Skonnert af Rønne, kom i Nærheden af Æbele paa Grund, men kom atter flot efter at have kastet en Del af Ladningen overbord. Skibet er med Assistance sejlet videre.

Præste, svensk Skonnert, kom, paa Rejsen fra Westervik til Leith med Træ, paa Grund paa Saltholmen. Skibet har Assistance.

Aberforth, Dpsk. af Grangemouth, fik, paa Rejsen fra Hjemstedet til Warnemünde med Kul, Skade paa Maskinen, saa at det maatte tage ind til Frederikshavn for at reparere, før Rejsen kunde fortsættes.

Aktiv, Sejlbaad af Frederikssund, er, paa Grund af Overlastning og høj Sø, sunket i Issefjorden. Føreren, Th. Husmer, druknede. Den anden ombordværende reddede sig i Land i en Jolle, som Skibet havde paa Slæb. Skibet kom fra Rørvig med en Ladning Grus og skulde ind i Issefjorden.

Aalborg, Dpsk. af Aalborg, der, som meddelt, kom paa Grund ved Vejre, staar nu med Dækket i Vandlinjen, og det antages, at Skibet bliver Vrag. Mandskabet reddede sig i Land paa Vejre.

Caroline, Skonnert af Oscarshamn, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Malmø med Trælast, kommet paa Grund paa Saltholmen. Svitzers assisterer.

Gabrielle, norak Dpsk., er, paa Rejsen fra Leith til Odense med Kul, grundstødt ved Ljushagen. Skibet, der kom flot ved egen Hjælp, maatte paa Grund af en stor Læk, som det havde faaet ved Grundstødningen, sættes paa Land ved Vestborg. Er senere med Assistance bragt ind til Samsø for Reparation.

Garibaldi, svensk Skonnert, kom, paa Rejsen fra Svendborg til Kalmar, paa Grund paa Falster. Svitzers assisterer.

Dania, Dpsk. af Aarhus (?), er kommet paa Grund paa Vejre. Skibet var paa Rejse fra Kallundborg til Jylland. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 13. April løb en ny Bjærgningsdamper af Stablen fra A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Skibet, der bygges for Regning A/S. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, fik ved Aflebningen Navnet „Svava“.

Den 11. April blev i Sunderland en Staalskruedamper, bygget for Regning Firmaet A. O. Andersen & Co., Kjøbenhavn, sat i Vandet. Skibet, der fik Navnet „Leif“, er 285' langt, 43' 6" bredt, 21' 3" dybt og bygget efter enkelt Dæks Typen til 100 A/1 i Lloyds. Maskinerne er bygget af The North Eastern Marine Engineering Company i Sunderland med Cylindre med Diameter paa henholdsvis 22", 36½" og 60" og et Stempelslag paa 39".

C. HANSEN,
Sjærtler og Metalstøber.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABRIK. DANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibselskab. (Sluttet 16. April). Adolph Andersen, Schubert, ankom til Pillau 6. April fra Antwerpen. — Alexandra, Rabe, afgik fra Kristiania 24. Marts til Boston. — Algarve, Borries, ank. til Swansea 12. April herfra. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Bergen 12. April til Gravelines. — A. N. Hansen, Paaske, pass. Holtenau 16. April for Hull. — Antwerpen, Madsen afg. fra Piræus 15. April til Ergasteria. — Arkansas, Petersen, ank. til Filadelfia 3. April fra Newcastle. — Arno, Nielsen, ank. Genua 14. April fra Coalport. — Axelhus, Søberg, afg. herfra 15. April til Stettin. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. til Pillau 15. April herfra. — Beira, Lunge, ankom til Malaga 14. April fra Denia. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Rouen 4. April fra Libau. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15. April fra Libau. — C. F. Tietgen, Holm, afg. fra Kristianssand 13. April til New York. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, ankom hertil 12. April fra Messina. — Douro, Mortensen, afg. fra Alger 12. April hertil. — Esbjerg, Strufve, ankom til Stockholm 16. April fra Norrkøping. — Frederik, Thomsen, ank. til Antwerpen 12. April fra Hull. — Garonne, Kromann, ankom til Libau 8. April fra Stettin. — Høgest, Harder, ank. til Libau 14. April herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Dunkerque 15. April til Bordeaux. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 16. April for Hull. — Kentucky, Ørsted, ankom til New York 11. April herfra. — Kiev, Jørgensen, ankom til Windau 14. April herfra. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 14. April for Dunkerque. — Leopold II, Tycho Rasmussen, ankom hertil 16. April fra Antwerpen. — Loire, Craignou, afgik fra Bordeaux 15. April til La Rochelle. — Louise, Kruse, ankom til London 14. April herfra. — Maja, Iversen, ankom til Hamburg 15. April herfra. — Moskov, Meldahl, afg. fra London 15. April til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, afg. fra Newcastle 13. April hertil. — Nishnij Novgorod, Nidersee, pass. Gibraltar 14. April for Lissabon. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. til Reval 10. April herfra. — Omsk, Jonsen, ank. hertil 10. April fra Hull. — Orrik, Christiansen, afgik herfra 15. April til Danzig. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 10. April fra New York. — Perm, Christensen, ankom til Antwerpen 13. April fra Hull. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 15. April for Kenigsberg. — Seine, Dampt, ankom til Danzig 15. April fra Stettin. — Valdemar, Johnsen, afgik herfra 15. April til Libau. — Texas, Hansen, afg. herfra 9. April til New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom til Riga 13. April herfra. — Tiber, Béch, afg. fra Messina 15. April til Lissabon. — Viking, Meyer, pass. Dartmouth 15. April hertil. — Rogaland, Wiese, ankom til Stettin 12. April herfra. — United States, Wulff, afgik fra Kristianssand 6. April til New York. — Ceres, Gad, afg. fra Leith 14. April hertil. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 13. April til Thorshavn. — Morse, Jacobsen, afg. fra Reykjavik 15. April til Nordland. — Vesta, Godtfredsen, ankom hertil 8. April fra Leith. — Tjaldur, Rothe, afgik fra Thorshavn 14. April Syd paa.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Sfax 11. April. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Sunderland 13. April. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Stettin 14. April. — Erik II, A. S. Mahncke, afg. fra Seaham 14. April. — Volmer, J. Petersen, ankom til Stettin 16. April. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til St. Nazaire 12. April. — Uffe, Juul Larsen, ankom til Fleetwood 9. April. — Knud II, Meyer, afg. fra Sfax 7. April. — Danmark, Kraemer, ankom til Kbhvn. 14. April. — Ragner, Holst, afg. fra Kallerød 15. April. — Skjold, Rise, afg. fra Methil 14. April. — Halfdan, Hansen, ankom til Licata 11. April. — Olaf, J. P. Jørgensen, ankom til Sapelo 8. April. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra St. Nazaire 16. April. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Bordeaux 12. April. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ankom til Granville 14. April.

Viking, Bjørn, Danholt, ankom til Boness 11. April. — Vagn, Mikkelsen, afg. fra Sfax 14. April. — Ulf, Drescher, ankom til Oporto 9. April.

Det dansk-russiske Dampskibselskab. Russ, Rasmussen, ank. til New York 1. April. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Torre Annunziata 12. April. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afgik fra Riga 11. April, bestemt til Dunkerque. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Blyth 28. Marts, bestemt til Savannah. — Helmer Mørch, Thorsøe, ankom til Bergen 9. April. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Novorossisk 2. April, bestemt til Kbhvn. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ankom til Rotterdam 12. Februar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Colastine 29. Marts. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Cardiff 13. April. — Johan Siem, Petersen, ankom til Libau 31. Marts. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Birkenhead 11. April.

Danmark, Ansgar, Madsen, ankom til Gand 14. April. — I. N. Madvig, Schjød, ankom til Sunderland 15. April. — Hamlet, Lau, afgik fra Pillau 11. April. — Høelge, Ol-

sen, afgik fra Blyth 11. April, best. til Libau. — Rolf, Olsen, ank. til Kolding 11. April. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ankom til Riga 9. April.

Helmdal, Kamma, Vaaben-Hansen, afgik fra Blyth 13. April. — Helga, Olsen, afg. fra Howdon Dock 10. April. — Martha, Christensen, ankom til Huelva 29. Marts. — Elna, Rathje, ankom til Arzew 10. April. — Therese, Pedersen, ank. til Nizza 15. April. — Simone, Møller, afg. fra Huelva 16. April. — Jeanne, Løffer, ank. til Antwerpen 14. April. — Vera, Rise, afgik fra Huelva 11. April. — Daisy, Leth, afgik fra Bilbao 12. April.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ank. til London 12. April. — Nancy, Jessen, ank. til Rotterdam 13. April. — Nautik, Nielsen, ank. til Riga 14. April. — Nordsean, Gram, ank. til Pillau 15. April. — Nexos, Basse, afg. fra Reval 12. April, bestemt til Esbjerg. — Nora, Pedersen, ank. til Passages 8. April. — Cito, Uldall, ankom til Kbhvn. 10. April. — Fylla, Christensen, afg. fra Stolpemünde 15. April, best. til Danzig. — Gerda, Iversen, ankom til Methil 15. April. — Hebe, Nielsen, ank. til Geestemünde 13. April. — Napoli, Brinch, ankom til London 15. April. — Bodil, Larsen, ankom til Kbhvn. 12. April. — Dagmar, Mathiasen, afg. fra Hamburg 12. April, best. til Manchester. — Nerma, Lauritzen, afgik fra Havre 15. April, best. til Greenock. — Alfa, Jørgensen, ank. til Esbjerg 15. April.

Uranla. Polarstjernen, Branth, afgik fra Porto Ferrajo 14. April, best. til Odessa. — Ekliptika, Hemmingen, afgik fra Methil 10. April, best. til Savona. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Rufisque 13. April. — Urania, Clausen, afg. fra Grangemouth 15. April, best. til Hamburg. — Svend, Petersen, ank. til Aalborg 14. April.

Nordsean. Nordland, Møller, ankom til Rotterdam 12. April. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Stettin 13. April, best. til London. — England, Andersen, ankom til Esbjerg 13. April. — Holland, Poulsen, ankom til Burntisland 14. April. — Rusland, Madsen, ankom til Gjedser 15. April.

Jylland. Ebba, Meinertz, ankom til Tunis 9. April. — Ingrid, Winther, afgik fra Santander 13. April, bestemt til Kratzwieck. — Karen, Eriksen, afg. fra Santander 14. April, best. til Lübeck.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 10. April, best. til Drogheda. — Alexy, Lorentzen, afgik fra Rotterdam 16. April, best. til Ghent. — Dagny, Fischer, afgik fra Memel 13. April, bestemt til Sharpness. — Mary, Clausen, afg. fra Rotterdam 16. April, best. til Ghent.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Blyth 9. April. — Russia, Poulsen, ank. til Stettin 11. April. — Livonia, Skov, afgik fra Stettin 14. April, best. til Dunston.

Union. Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Blyth 11. April. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Sunderland 13. April, bestemt til Stettin.

Inga, Carbonis, Winckler, ankom til Ostende 14. April.

Dan. Fionia, Hansen, ankom til Ostende 13. April. — Selandia, Troensegaard, afg. fra Hull 13. April, bestemt til Naskov. — Secalia, Jensen, ankom til Stettin 11. April.

Dannebrog. Brattingsborg, Suenson, afgik fra New Orleans 3. April. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Odense 16. April. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Sunderland 12. April. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Bona 13. April. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Sevilla 9. April. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Rio 8. April. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 16. April. — Skanderborg, Jensen, ank. til Huelva 7. April. — Stegelborg, Lund, afg. fra Newcastle 5. April. — Stjerneborg, Lund, ank. til Hamburg 8. April. — Søborg, Fischer, afg. fra Livorno 13. April. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Riga 13. April.

Dampskibselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, afg. fra Newcastle 16. April. — Klampenborg, Jensen, ankom til Riga 11. April. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Bona 2. April. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Genua 12. April. — Skodsborg, Schultz, afgaaet fra Hull. — Tuborg, Agerlin, ankom til Huelva 16. April. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Bona 15. April. — Vordingborg, Petersen, ankom til Stettin 11. April.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. fra Blyth 11. April. — Dansborg, Kühl, ankom til Rotterdam 11. April. — Jægersborg, Larsen, afgik fra West Hartlepool 13. April. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Sunderland 15. April. — Taarnborg, Matzen, ankom til Burntisland 15. April.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Reval 12. April. — Peter Mærsk, Berresen, ankom til Rotterdam 14. April.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Hull 12. April.

Skjoldborg. Skjoldborg, Sørensen, ankom til Newcastle 13. April.

Heneborg. Høneborg, Christiansen, afgik fra Riga 13. April.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ankom til Stettin 15.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Neufahrwasser 16. April. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Grangemouth 14. April. — Agnete, Petersen, ankom til Kbhvn. 14. April. — Hermia, Hansen, ankom til Kbhvn. 13. April. — Alice, Schultz, afg. fra Kiel 13. April, best. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamsen, ankom til Kiel 16. April. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 15. April.

Det østasiatiske Kompagni. Nikobar, Rambusch, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Kina, H. P. Berg, afg. fra Port Said 12. April. — Cambodia, Dahlenborg, afg. fra Algier 9. April. — Franquebar, Thomsen, afgik fra Tjilatjap 8. April. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Algier 15. April. — Siam, Cortsen, afgik fra Port Said 4. April. — St. Domingo, Gabe, afg. fra Algier 9. April. — Indien, Ingemann, afg. fra Marseille 9. April. — Birma, C. Jensen, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Siberien, Madsen, afg. fra Shanghai 16. April.

Østasiatisk Kompagni. Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, afgik fra Kbhvn. 16. April, bestemt til Hamburg. — St. Croix, van Deurs, ankom til New Orleans 8. April. — St. Thomas, Hansen, afgik fra Cadix 2. April, bestemt til St. Thomas.

Ærs. Enigheden. Jensen, ank. til Neustadt 15. April. — Erindring, Nielsen, ank. til Blyth 15. April. — Helgenæs, Knudsen, ankom til Marstal 12. April.

Svendeen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Methil 12. April. — Lars Kruse, Mathiesen, ankom til Rotterdam 16. April. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Vejle 15. April. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Cardiff 13. April. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Hanstholm 16. April. — Ajax, Brorsen, ank. til Tyne 12. April. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Flensborg 13. April. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til Cardiff 13. April. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Antwerpen 10. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Lübeck 16. April, bestemt til West Hartlepool. — London, Bom, ankom til Sunderland 13. April. — Paris, Tholander, ankom til Pillau 15. April. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Cardiff 11. April, best. til Libau.

Mercur. Berlin, Krogh, ankom til Lübeck 12. April. — Wien, Brink, afgik fra Genua 15. April, best. til Huelva. — Roma, v. Thun, ankom til Aalborg 13. April.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ankom til Methil 16. April. — Erik, Poulsen, afgik fra Methil. 15. April, best. til Kallundborg. — Axel, Christensen, afg. fra Burntisland 16. April, best. til Kbhvn. — Josey, Damm, ankom til Huelva 6. April. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Messina 8. April. — Ulrik Holm, Bennelycke, ankom til Grimsby 15. April. — Wilh. Colding, Bjarnarson, afg. fra Seaham 14. April, best. til Aarhus. — Angantyr, Holm, afgik fra Memel 12. April, best. til Sharpness. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Methil 10. April. — Farmatyr, Nielsen, ankom til Penarth 13. April. — Veratyr, Villadsen, afg. fra Barcelona 15. April, best. til Playa de Carvajal. — Absalon, Jensen, afg. fra Smyrna 2. April, best. til Bristol.

Frem. Austa, Bagger, ank. paa Reden 16. April, best. til Reval. — Freja, Nielsen, ank. til Nørresundby 13. April. — Tor, Hørstedt, afgik fra Danzig 15. April, best. til Carlskamm. — Hertha, Rasmussen, afg. fra Åhus 16. April, best. til Kiel. — Express, Madsen, afg. fra Køge 13. April, best. til Lübeck.

Internationalt Dampskibe og Bjærgnings Co. Lady Furness, Larsen, ankom til Middlesbro 7. April.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra Burntisland 12. April, best. til Swinemünde. — Tyskland, Danstrup, ankom til Howdon Dock 12. April.

H. Kirschner. Edison, Sørensen, afgik fra Kbhvn. 14. April, best. til Newcastle. — Stanton, Jørgensen, afgik fra Norrkøping 8. April, best. til Oxelösund.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, ankom til Bridgeness 14. April.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, ankom til Esbjerg 13. April. — Inga, Pedersen, ankom til Lemvig 14. April. — Sofie, Svarrer, afgik fra Hamburg 13. April.

Rønne. Ane Cathrine, Knudsen, ankom til Fakse 8. April. — Amalie, Nielsen, ankom til Fakse 9. April. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Vejle 9. April. — Gudmund ankom til Kalmar 9. April. — Marie, Jørgensen, ankom til Rio Grande 9. April. — Hermod, Grønwald, ankom til Kjøbenhavn 9. April. — Nestved ankom til Colberg 15. April.

Svendborg. Galathea, Jensen, ankom til Frederikshald 8. April. — Lindhardt, Madsen, ankom til Fakse 9. April. — Roska, Petersen, ankom til Invergoring 9. April. — Confidence, Mouritzen, ankom til St. Malo 5. April. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Kragerø 8. April. — Cornwall, Petersen, ankom til Stettin 10. April. — Fortuna, Christiansen, ankom til Middlesbro 10. April. — P. Pedersen, Andersen, ankom til Antwerpen 10. April. — Dana, Rasmussen, ankom til Sarpsburg 11. April. — Fylla, Rasmussen, ankom til Mont Rosa 11. April. — Roma, Jensen, ankom til Port Holinuen 10. April. — Rossing, Larsen, ankom til Kiel 11. April. — Fulvia, Petersen, ankom til London 11. April. — Elise, Andreassen, ankom til South Alloa 11. April. — J. M. Nielsen, Olsen, ankom til Newcastle 11. April. — Iris, Hansen, ankom til Londonderry 10. April. — G. R. Berg, Hvenegaard, ankom til Ballino 11. April. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Rotterdam 12. April. — Rota, Nielsen, ank. til Frederiksstad 12. April. — Gefion, Rasmussen, ankom til South Alloa 11. April. — Frejr, Brandt, ankom til South Alloa 11. April. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Boulogne 13. April. — Valdemar, Andreassen, ank. til Fowey 13. April. — Severine, Hansen, ankom til Flensborg 11. April. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Swinemünde 12. April. — Zampa, Petersen, ank. til Poole 13. April. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Kirrkaldy 15. April. — Dagny, Rasmussen, ank. til Blyth 13. April. — Zenitha, Jensen, ankom til Middlesborough 14. April. — Valkyrien, Hansen, ankom til Barfleur 14. April. — Fanny, Hansen, ankom til Dieppe 15. April. — Danmark ankom til Rouen 13. April. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til St. Vaart 14. April. — Iver Huitfeldt, Henriksen, ankom til Gøteborg 15. April. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Charlestown 15. April.

Ærs. Mars, Stegmann, afgik fra Marstal 10. April. — Alma Marie, Andersen, ank. til Leith 9. April. — Niels Juel, Christensen, passerede Dungeness 2. April, bestemt til Oscarhamn. — Anna, Albertsen, afgik fra Kjøbenhavn 9. April, bestemt til Stubbekjøbing. — Alf, Hansen, ankom til Höganäs 10. April. — Spica, Hansen, ankom til Egersund 10. April. — Gemma, Hansen, ankom til Thybøenkanal 10. April. — Frederik & Ane, Christensen, ankom til Halmstad 9. April. — Freya, Petersen, ankom til Lysekil 10. April. — Yrsa, Albertsen, afgik fra Marstal 11. April, best. til Cadiz. — Viking, Weber, afgik fra Marstal 11. April, bestemt til Tyskland. — Niels, Caspersen, ankom til Dysart 10. April. — Enigheden, Friis, ankom til Kjøbenhavn 10. April. — Ofelia, Clausen, ankom til Sunderland 10. April. — H. A. Friis, Rasmussen, ankom til Horten 10. April. — Nauta, Stærke, ankom til Frederiksstad 11. April. — Kvik, Philipsen, ankom til Swinemünde 11. April. — Elise Marie, Olsen, ankom til Libau 11. April. — Gloria, Fabricius, ank. til Alloa 11. April. — Emilie, Friis, afgik fra Marstal 12. April. — C. M. Petersen, Petersen, afgik fra Marstal 12. April, bestemt til Kiel. — Hamlet, Rasmussen, ankom til Rotterdam 11. April. — Norma, Christensen, ankom til Kristiania 11. April. — Amalia, Andersen, ankom til Travemünde 11. April. — Noah, Christensen, ankom til Leith 11. April. — Emilie, Andersen, afgik fra Marstal 13. April, bestemt til Norge. — Rigmor, Petersen, ankom til Nyborg 13. April. — Smart, Christensen, ank. til Larvik 12. April. — Skirner, Rasmussen, ankom til Southampton 12. April. — Anna, Jørgensen, ankom til Bergvara 13. April. — Elise, Petersen, ankom til Horsens 13. April. — Apollo, Albertsen, ankom til Swinemünde 12. April. — Skandia, Hay, ankom til Fowey 12. April. — Svip, Jensen, ankom til Gøteborg 13. April. — Ino, Weber, ankom til Fowey 13. April. — Castor, Albertsen, ank. til Travemünde 14. April. — Johanne, Stegmann, ankom til Kiel 15. April. — Forældres Minde, Christensen, ankom til Blyth 15. April. — Ellen, Lauritzen, ankom til Dysart 15. April. — Hertha, Krull, afgik fra Heiligenhafen 13. April, bestemt til Dysart. — Ruth, Eriksen, afgik fra Svendborg 14. April, bestemt til Dysart.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Kattegat. Vester-Ronden. Ifølge Meddelelse fra Overlodsens i det vestlige Distrikt skal der paa Yderflak, V. for Sjællands Rev, findes Puller med c. 4½ Fv. Vand. Flakket vil blive undersøgt.

Isefjord. Yder-Brednlag. En Baad er sunket i c. 3 Fv. Vand, 3 Kbl. SØ. fra Halmprikken paa SV.-Siden af Ane-

Sand. Paa Masten, der er holdt over Vandet, er anbragt et grønt Flag.

Sundet. Kronborg ØSØ. Vraggodsæt ØSØ. for Kronborg Pynt er forgæves eftersøgt.

Kjøbenhavn. Den 15de April 1907 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfört og Prøvesten. Samtidig tændes Varselyrene paa begge Forter.

Smaalands-Farvandet. Fæmø. Fæmø Havnefyrt brænder fremtidig fra den 1ste August til den 1ste Juni.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrlig. Sundsvall. Draghällan. Om kort Tid forandres Draghällan Fyr til at vise grønt Lys fra c. N. 87° V. til c. N. 37° V. og rødt Lys fra c. N. 32° V. ind over Alnölandet, hvor Fyret nu er formørket.

Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i Gefle er Fyrskibene „Västra Banken“, „Finngrundet“ og „Grundkallen“ atter udlagt paa Station.

Finland. Bottnieke Bugt. Väokarbådan S. S. om Väokarbådan er et 20 Fods Farvand afmærket saaledes: S. for Grunden Grynprickens Norra i 29 Fod Vand en rød Stage med opadvendt Kost. 63° 5' N. Br. 20° 49' Ø. Lgd. N. for Grynprickens Södra i 23 Fod Vand en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 63° 5' N. Br. 20° 49' Ø. Lgd. S. for Väokarbådens Nordprick i 23 Fod Vand en rød Stage med opadvendt Kost. 63° 5' N. Br. 20° 50' Ø. Lgd. N. for Lillsandens Skataref i 23 Fod Vand en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 63° 5' N. Br. 20° 50' Ø. Lgd. N. for Åggrunds Östra Sydprick i 26 Fod Vand en hvid Stage med en nedadvendt Kost. 63° 5' N. Br. 20° 49' Ø. Lgd.

Aland. Mariehamn. I Mariehamn Västra Hamn er Ø. for 7 Fods Grunden Mörholm i 19 Fod Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 5' N. Br. 19° 55' Ø. Lgd.

Tyskland. Schleimünde. I Maj eller Juni 1907 forandres Fyret paa Schleimünde N.-lige Molehoved til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S., Lys 4 S., Mørke 1 S., Flammens Højde: 47 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Det lyser fra N. 30° V. gennem N. og Ø. til S. Gult, 57 Fod højt Taarn. 54° 40' 23" N. Br. 10° 2' 23" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrlig. Nidingen. Ved Nidingen er Klokketønden atter udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 3die April. 55° 14' N. Br. 4° 10' Ø. Lgd. Vraget af en sunket Skonnert.

Tyskland. Eiben. Brunsbüttel Rød. Lystønderne paa Brunsbüttel Rød er atter udlagt.

Pagensand. Ved Pagensand er Vraget af Lægteren „Adam VI“ borttaget.

Mittelgrund. Den røde og sorte Baaketønde ved N.-Enden af Mittelgrund, mellem Rhyngplate og Süderelbe, er flyttet og ligger i 19 Fod Vand paa 53° 49' 53" N. Br. 9° 20' 54" Ø. Lgd. En rød Spirtønde A. Nr. 0 med Ballon er i 17 Fod Vand udlagt paa 53° 49' 48" N. Br. 9° 21' 17" Ø. Lgd.

Weser. Brake Red. Paa Brake Red er Lystønderne atter udlagt.

Østfriesleche Øer. I Slutningen af April 1907 udlægges Fyrskibet „Norderney“ i c. 13 Fv. Vand, 13 Kml. N. fra Norderney Fyr. Skibet er rødt, mærket „Norderney“. Det har to Master og mellem disse et Taarn, hvorfra Fyret vises. Fyret er et hvidt Lynfyrt, der hver 15 S. viser Tre-Lyn, Lyn 0₁ S., Mørke 3_{1/2} S., Lyn 0₂ S., Mørke 3_{1/2} S., Lyn 0₃ S., Mørke 7_{1/2} S. Flammens Højde: 51 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Lys-øvnens: 24 Kml.

Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 M. giver Tre-Stød, hvert af 2_{1/2} S. Varighed med 4_{1/2} Pause mellem Stødene. Naar Sirenen er i Uorden, gives samme Signal med et mekanisk drevet Taagehorn. Der kimes paa Skibsklokken og slaas derefter Tre-Slag.

Skibe, der styre mod Fare, advares med Kanonskud, Kimen paa Klokke og Flagsignaler.

Naar Skibet er drevet fra Station, slukkes Fyret og et sort Flag vises fra Taarnet.

Skibet skal forsynes med Undervands Taagesignal. Beliggenhed: 53° 55' 39" N. Br. 7° 13' 58" Ø. Lgd.

Ems. Fischerbalje. Lystønden uden for Fischerbalje er atter udlagt.

Holland. Zeegat van Tersohelling. Noordoostgat og Thomas Smitgat. Noordoostgat har trukket sig kendeligt Ø. hen. Spidstønderne Nr. 1 med Ballon og Nr. 2 og Stumpstønderne Nr. 1 og Nr. 2 er derfor flyttet c. 3 Kbl. SØ. hen. Dybden i det saaledes afmærkede Farvand er 13 Fod.

I Thomas Smitgat er Engelschoek tiltaget, hvorforspidstønde Nr. 3 med Kors og Stumpstønde Nr. 3 er flyttet N. efter. Dybden i Farvandet er 13 Fod.

Inschot og Blauwe Slenk. I Inschot er den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant, Langezand, ombyttet med en rød og sort vandret sribet Lystønde Nr. 1, Langezand. 53° 14' N. Br. 5° 9' Ø. Lgd.

I Blauwe Slenk er en rød Lystønde Nr. 2 udlagt N. for Spidstønde Nr. 2, og denne er inddraget. En rød Lystønde Nr. 8a er udlagt Ø. for Spidstønde Nr. 8. En sort Lystønde Nr. 7a er udlagt mellem Stumpstønde Nr. 7 og Nr. 8 med afkortet Kegle. En sort Lystønde Nr. 13 er udlagt V. for Stumpstønde Nr. 13 med afkortet Kegle, og denne er inddraget. Spidstønde Nr. 5 og Stumpstønderne Nr. 6, Nr. 7, Nr. 8 med afkortet Kegle, Nr. 9 og Nr. 10 er flyttet.

I Zuidgeul i Blauwe Slenk er Spidstønde Nr. 1 og Stumpstønde Nr. 2 inddraget.

Zeegat van Texel. Schulpengat. I Schulpengat findes ingen Vrag eller anden Hindring for Sejladsen.

Zuiderzee. Krabbersgat. Tjalken „Hoop op Zegen“ er sunket 3/4 Kbl. NNØ. fra det hvide, faste Fyr paa Hovedet af V.-Dæmningen ved Krabbersgat. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten med de sædvanlige Lanterner. 52° 42' 43" N. Br. 5° 18' 34" Ø. Lgd.

IJmuiden. Den 6te April 1907 var Dybden uden for og i IJmuiden Havnemunding 30 1/2 Fod med daglig Lavvande.

Schelde. Bat. Ved Bat er den røde Lystønde Nr. 38 flyttet og ligger i 22 Fod Vand, paa 51° 23' 46" N. Br. 4° 11' 34" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 34 er flyttet og ligger i 24 Fod Vand, paa 51° 23' 15" N. Br. 4° 10' 23" Ø. Lgd. Topbetegnelsen er borttaget. Spidstønde Nr. 33 er flyttet og ligger i 18 Fod Vand, paa 51° 23' 3" N. Br. 4° 9' 48" Ø. Lgd. Tønden har nu Bal on. Spidstønde Nr. 37 er inddraget. Paa Spidstønde Nr. 39 er Topbetegnelsen borttaget.

Samtidig er Rilland lave Fyr forandret og viser nu hvidt Lys fra N.-Kysten til tæt ved Spidstønde Nr. 33 med Ballon, rødt Lys derfra til over den røde Lystønde Nr. 36, hvidt Lys derfra til c. 1 Kbl. V. for den røde Lystønde Nr. 38, grønt Lys derfra til over den røde Lystønde Nr. 38, i øvrigt uforandret.

Reigersberger Polder lave Fyr er forandret og viser nu rødt Lys fra N.-Kysten til 1/2 Kbl. S. for Gasbaaken V. for Bat, grønt Lys derfra til c. 1/2 Kbl. N. for den røde Lystønde Nr. 38, hvidt Lys derfra til over den røde Lystønde Nr. 38, i øvrigt uforandret.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Ved Ningles. c. 1 Kbl. S. for Cap d'Alprech, afholdes Skydeøvelser. Man maa ikke komme inden for 2 1/2 Kml. fra Kysten imellem to Linjer, der hver angives af et sort og et blaåt Flag overet, den ene N., den anden S. for Skydepladsen. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Pladsen. 50° 41' 50" N. Br. 1° 33' 50" Ø. Lgd.

Roche Douvres. Roche Barnouic. Baaken, som bygges paa Roche Barnouic, er nu 3 Fod over Vandet. 49° 1' 41" N. Br. 2° 48' 25" V. Lgd.

Bréhat. Le Palais. Klippen Le Palais, ved Indløbet til Chenal de Nizellan i Baie de Lanneros, c. 5 Kbl. N. 35 1/2° V. fra La Croix Fyr, er bortsprængt. 48° 50' 42" N. Br. 3° 3' 39" V. Lgd.

England. Dover. Lystønden, der viser rødt Lys med Formærkelser. 340 Alen N. 19° Ø. fra de to røde, faste Fyr lodret for hinanden paa Admiralty Pier ved Dover, er inddraget. Den grønne Lystønd, der viser grønt Lys med Formærkelser, 1 1/2 Kbl. N. 63° Ø. fra de to røde, faste Fyr lodret for hinanden paa Admiralty Pier, er inddraget.

Et rødt Fyr med Formærkelser er tændt paa det høje Land oven over Dover, 1,100 Alen N. 69° V. fra South Pier Head Fyr og i S. 28° V. fra Drop Redute Flagstang. Holdt overet i N. 70° V. med det grønne Blinkfyrt paa Hovedet af Prince of Wales Pier, leder det mellem Southern Breakwater SV.-Hoved, som er under Arbejde, og Admiralty Pier.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest Red. De to sorte Tønder for Lanuion fritliggende Bølgebryder paa Brest Red er permanent inddraget, da Bølgebryderen nu er over Vandet. 48° 22' 18" N. Br. 4° 30' 39" V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Port Basque. I April 1907 males den sort og hvid vandret sribede Lystønde ved West Baldwin Rock, paa S.-Siden af Indløbet til Port Basque, sort. 47° 34' N. Br. 59° 7' V. Lgd.

Rose Blanche Harbour. Cains Island. Taagehornet paa Cains Island giver nu To-Stød hver 2 Minutter, Stød 6 S., Pause 15 S., Stød 6 S., Pause 93 S.

I Juni 1907 tændes et rødt, fast Fyr paa Taget af Maskinhuset paa Cains Island V.-Ende. 47° 36' N. Br. 58° 42' V. Lgd.

Burin Harbour. Iron Island. Taagesignalet med Klokke paa Iron Island er permanent ophørt. 47° 2' N. Br. 55° 7' V. Lgd.

Førene Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Willits Point. I Little Neck Bay, ud for Fort Tottou

i Long Island Sound V.-Ende, er en N.-lig, firkantet, og en S.-lig, trekantet, Sømineøvelsesplads afmærket med 6 hvide Stumpstønder, mærket „Torpedo“. Paa N.-Hjørnet af Værftet ved Fort Totten er tændt et hvidt, fast Fyr over et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 og 13 Fod. En Linje fra Stepping Stones Fyr til disse Fyr angiver V.-Grænsen for den N.-lige Plads, der ligger midt imellem Stepping Stones Fyr og Willets Point. Den S.-lige Plads' S.-Hjørne er N.-Hjørnet af Willets Point Værft.

Hudson River. En Kullægt er sunket midt i Hudson River, fra Thirteenth Street Pier, New York City V.-Ende, i S. 27 $\frac{1}{2}$ ° V. En rød og sort vandret sribet Spirtende er i 39 Fod Vand udlagt ved Vraget.

New Jersey. Little Egg Inlet SØ. En sort og rød vandret sribet Spirtende er i c. 6 Fv. Vand udlagt $\frac{1}{4}$ Kbl. S. for Vraget af Lægteren „Landseer“, fra Absecon Fyr i N. 63 $\frac{1}{4}$ ° Ø. og fra Brigantine Redningstation i N. 81 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

North Carolina. Pamlico Sound. Roanoke Marshes. Naar Sirenen ved Roanoke Marshes Fyr er i Uorden, gives Taage-signal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 12 S. 35° 48' 41" N. Br. 75° 42' 5" V. Lgd.

Fyrskibet „Diamond Shoal“. Paa Fyrskibet „Diamond Shoal“ er Søgelyset nu rettet mod Ø., midt imellem Horisonten og Zenit.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Førene Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Mobile Ship Channel. Mobile Ship Channel hvide, faste Fyr Nr. 1 er nu atter tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien Ø.-Kyst. Arbatax. Et Vrag ligger sunket 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. NNV. fra Tønden uden for Arbatax Molehoved. Vraget er afmærket med en grøn Tønde.

Østerrig-Ungarn. Incoronate Øer. Øen Levrnaka S. Mellem Øerne Levrnaka og Borovnik er fundet en lille Grund med 19 Fod Vand. 3.500 Alen S. 51° V. fra Kapellet ved Torrette. og i N. 37° V. fra Øen Balon S.-Spids. 43° 49' N. Br. 15° 14' Ø. Lgd.

Rusland. Donau Delta. Jibriani Bay. Volchek. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt ved Volchek Vagtstation, paa Jibriani Bay N.-Kyst. Flammens Højde: 82 Fod. Fyrnast. 45° 31' N. Br. 29° 39' Ø. Lgd.

Tyrkiet. Lilleasien V. Kyst. Aivall Bugt. Marigho. Marigho hvide, faste Fyr er atter tændt.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Malacca Strait. Pulo Penang. Pulo Rimao. Pulo Rimao Fyr med Formærkelser viser rødt Lys fra N. 84° V. gennem V. til S. 54° V., hvidt Lys fra S. 54° V. til S. 24° V., og rødt Lys fra S. 24° V. gennem S. og Ø. til N. 36° Ø. 5° 14' N. Br. 100° 16' Ø. Lgd.

Singapore Strait. Keppel Harbour. En 9 Fods Sandgrund, c. 15 Alen i Udstrækning, ligger i Salat Sinki i Keppel Harbour, 1 Kbl. S. 53° V. fra Kranen ved Regeringens Værksted paa S.-Siden af Pulo Bruni. Grunden skal sandsynligvis bortgraves. 1° 15' N. Br. 103° 49' Ø. Lgd.

Java N.-Kyst. Fyrskibet „Cheribon“. Ø. for Tanah Rif, ligger 15 Kml. N. 46° Ø. fra Højen Djati. 6° 30' 20" S. Br. 108° 43' 8" Ø. Lgd.

Sumatra V.-Kyst. Simaloer Tjoet V. Mellem Simaloer og Simaloer Tjoet ligger en 3 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund S. 70° V. fra Punt Lambajo. 2° 32' 40" N. Br. 95° 59' 20" Ø. Lgd.

Golf de Stam. Ko Chang VNV. En farlig undervands Klippe, hvorpaa en stor Junk nylig er forlist, ligger et Par Kml. VNV. fra Ko Chang, paa Ruten mellem Kratt og Bangkok.

China. Hong Kong. Chung Kwang O. 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Grunden i Chung Kwang O. som var rapporteret at ligge 1 $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 79° Ø. fra Maun Chau, er omhyggeligt eftersøgt, men forgæves. Den er derfor udtaget af Kortene. 22° 17' N. Br. 114° 15' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Japan og Sydney er erklæret for pestsmittet, Atalia i Lilleasien for pestfri.

INDHOLD:

The Baltic and White Sea Conference. — Kjøbenhavn, den 18. April 1907. — Højesteretsdom. — „Kong Trygves“ Forlis. — Den permanente Voldgiftskommission og Svitzers Bjærgningsentreprise. — Skibsførers Stilling og Ansvar. — Fragtmarkedet. — Generaltorsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibeletterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkeignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

til Desinfektion, Udryddelse af Router og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Landbrugslotteriet.

Ansegning om Stilling som Leverandør af Gevinster saa vel som Ansegning om Kollektioner kan indsendes til Kontoret, Nylorv 19, Kjøbenhavn K., iøvrigt som nærmere bekendtgjort i Dagbladene. Kun skriftlige Henvendelser. Bestyrelsen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. April 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	96— ¹ / ₄	96	96 ¹ / ₄
Danmark.....		71 ³ / ₄	73
Norden.....		97	98
Kjøbenhavn.....		75	77
Carl.....		92 ¹ / ₂	93
Dannebrog.....	88 ¹ / ₂	88 ¹ / ₄	88 ³ / ₄
Skjold.....		70	71
Urania.....	55 ¹ / ₂ —56	55 ³ / ₄	56
Union.....		77	79
Dampsk. af 1896.....	87 ¹ / ₂ — ³ / ₄	87 ³ / ₄	88
Hejmdal.....		106 ¹ / ₂	110 ¹ / ₂
Østasiatiske.....	135— ¹ / ₄	135	135 ¹ / ₄
Østersøen.....		80	90
Nordsøen.....		30 ¹ / ₂	31
Gorm.....		93 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
Torm.....		—	—
Inga.....		73	76
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....	32	31 ¹ / ₂	33
Foren. Bugser-Selsk.....		63	69
Dansk-russisk Dampsk.....		111	112
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	103
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		85	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		88 ¹ / ₄	88 ³ / ₄
4 % — — — 2. Serie.....		94	95
4 % — — — 1. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 ³ / ₄	88 ¹ / ₂
4 % — — — 7. — ..		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92	92 ³ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		94	94 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	145 ³ / ₄ —146	146 ¹ / ₄	146 ¹ / ₂
Privatbank.....	122 ¹ / ₂	122 ¹ / ₄	122 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	133 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	133 ¹ / ₄	133 ¹ / ₂
Handelsbank.....	137— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	137	137 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	116 ¹ / ₂	116 ¹ / ₂	116 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	94 ¹ / ₂ — ³ / ₄ —95	95 ³ / ₄	96
Helsingørsk Jærnek.....	96	96	96 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	187 ¹ / ₂	187	187 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....		142 ³ / ₄	143

Vekselkursen d. 16. April 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.26	18.22
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. April 1907.

Russiske Noter.....	214.00
4 % Russiske Consols.....	74.00
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	68.75
5 % Mexikanske 1899.....	102.00
5 % Rumænske Stats.....	100.60
4 % — — — 1890.....	91.00

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

„Foren. Dampsk.“ 102,000, „Ny foren. Dampsk.“ 20,000, „Kbhvn.“ 2,000, „Norden“ 36,000, „Danmark“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 18,000, „Urania“ 86,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Østas. Komp.“ 98,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Cornelius Knudsens Etabl.
Købmagergade 15

Telefon 538. 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 Parallellnealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens Patent Universal Deflektor.
Kaptajn C. Clausens Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.

Kaptajn C. Clausens Krængningsmaalere.
Kaptajn C. Clausens Transparante ballancerede
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens Kompas med Azimuth Spejl.

„Wolverine“
Baade-Motorer
løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med
Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igang-
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109. Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Af dansk Skonnertbrig „NANCY“,

c. 224 R. T., bygget 1889 paa Fanø — 1ste Klasse — god
Sejler og i god Stand, for Tiden paa Rejse, er ved Hjem-
komst den største Andel billig til Salg paa Grund af Døds-
fald. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til

Sagfører P. M. Nørregaard,
Aarhus.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Gammel Strand 34. Telefon Nr. 124.

Dansk Brig „ANNA & MATHIAS“,

236 R. T., 380 D.V., bygget 1890 — 1ste Klasse — paa Fanø.
udmærket Sejler og i fortrinlig Stand, for Tiden paa Rejse
fra Rio Grande til nordeuropæisk Havn, er ved Hjemkomst
billig til Salg paa Grund af Dødsfald. Nærmere Oplysninger
ved Henvendelse til

Sagfører P. M. Nørregaard i Aarhus.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledelyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodsør.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinge hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>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.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsen penge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad Bugserbaad, Frilager, faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havner Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegod og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 39 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibe værfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbygger 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbane spor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværksteder med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodsvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane. Kølle-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 28 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 13 Fod.	Bolværkpenge: 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, svarer af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gen-ndføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand(Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibsmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 8 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejse, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tende	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. 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 besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladse Kølhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibsmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 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, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe Havnepakhus med Korn elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2, Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Århus.	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 1/2, Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt, Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Hav-nens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For h er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	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.

2 Stk. Mahogni Rat, gode, Al. 2" og 2 Al. i Diameter, loddellne, Stellet lidt defekt, William Thomsens Patent Nr. 2328,

1 ny Staaltrøse, 3/4" i Diam., vog ca. 380 Ø, 1 brugt, god Staaltrøse, 3/4" i Diam., vog ca. 740 Ø, 1 brugt malet Staaltrøse, 5/8" i Diam., vog ca. 1000 Ø, er billig til Salg.

I. C. Jaster, Aarhus.
— Telefon 161. —

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.)

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegnen Transportsikringer af enhver Art, ogsaa Værditøringskringer, til billige faste Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri anbefales. Nybygninger, Reparationer. Moderate Priser.

Thomas Møller

Skibsproviantering. Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk. Nyhavnsgade 6. Aalborg.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn. Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankere, Kæder etc.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Helsingør,

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

BÖCKMANN & NIELSEN Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billig
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Fyn

med Langeland og omliggende Smaaøer, afholder Lørdag
den 27. April Eftermiddag Kl. 2 1/2 Møde i Borgerfor-
eningens lille Sal i Svendborg for at vælge Repræsen-
tanter til paa „Danske Skibsrederes gensidige Forsikrings-
forening for Søfolk“s Generalforsamling, at afgive Kred-
sens Stemmer.

Til dette Møde har enhver Reder, der er bosiddende
i Kredsen, og som har Søfolk indtegnet i nævnte For-
sikrings-Forenings Sejlskibsafdeling Adgang og Stemmeret,
uanset om de er Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-
Forening eller ikke. Det samme gælder for Afdelingen af
mindre Skibe.

Kredsstyrelsen.

Paa

Søkort-Arkivet

sælges:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handels-
skibe, der ere tildelte Kendings signaler, samt alfa-
betisk Register over Handelsskibene. 18de Udgave.
København 1907. Udgivet efter Foranstaltning af
Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved Regi-
strerings- og Skibsmaalings-Bureauet. Pris: Kr. 1,20.
Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1905. Pris: Kr. 0,50.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallen

paalægges varm — 1/10“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
ber, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasteram, Bankers og
Dæk

Haandbog i praktisk Sømandsskab

Enhver Sømand bør eje

af

Skibsferer **J. Kusk Jensen**.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(195 Sider Tekst, over 600 Tegninger).

Pris 5 Kr.

Faas paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kontor, St. Ann
Plads 26, Kjøbenhavn K., aabent 10—3, hos Foreningens Kred-
formænd, paa Navigationssekolerne og i Reglen hos Havn-
fogderne samt hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48. Kbhv

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5652.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 6598. Telef. 6598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Røge- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

Dampskib til Salg.

Dampskibet „Drejø“
Drejø der maaler 964 Ton
18 indc. Hestekraft, bygg
af Jærn i Sverrig 187
Skibet har haft større R-
parationer, — er meget bi-
lig til Salg.

N. Mortensen,
Drejø.

Chr. Christensen
Skibsværft, Koldin

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bowldssejl-
dug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.

Vandtæt
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsye
Sejl, solidt for-
bejdede, lever
virkeligt billi

Undersag selv Sag

Skriv om Prøv
af Dug, dis-
sendes altid i

F. N. Halmø
Telefon 226

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafiks Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvæ
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniør
Kontor.

Skibs- Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentins, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Drager. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gasværkskvarnen ved Lungebr.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretninger
Kastrup — Drager.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Havnearbejdernes

Andels-Lossekub
Aarhus

paatager sig alt Losse- og Lødnings-
arbejde til Nutidens billigste Priser.

Erbødigt

Niels Jensen, Garvergyde 17

Telefon 449

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28762

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25.064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretasagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Sesager

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.

A A L B O R G.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Wonsild & Søn.

Skibsmæglere og Dampskibsagenter.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse: „Wonsild Søn“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström
Hango, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsekspedition og
Speditiionsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

A A L B O R G.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa

ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmøld“.

G. C. De Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlæg nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

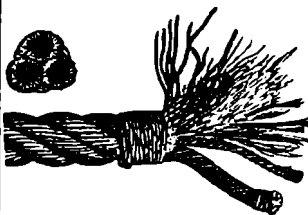
Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser



(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestående af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlæg Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

ESBJERG TOVVÆRKS FABRIK

forfærdiger alle Slags Tougværk
saavel Cocus som Hamp, Vaadtoug & Tæller

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15

Telefon 4830

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5.

1ste Klasse's Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret sinuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. April 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvel. Frilhavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
 København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11 500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1638.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
 Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

Aut. Forhryringsagenter,
 Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
 gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
 Telf. 1330. Hellerup 243.

JOH. HUSMANN,
 18, Nyhavn 18.
 Telef. 5598. Telef. 6598.
 Mekanisk & elektr. Etabl.
 Autoriseret Installatør.
 Elektrisk Lys, Aluge- & Telefonanlæg.
 Alt mekanisk Arbejde udføres.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
 Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, København
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paalægges varm — 1/10^{te} tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bankers og Dek

Paa

Søkort-Arkivet

sælges:

Officiel Fortegnelse over Danske Krigs- og Handelskibe, der ere tildelte Kendingssignaler, samt alfabetisk Register over Handelsskibene. 18de Udgave. København 1907. Udgivet efter Foranstaltning af Indenrigsministeriet og Marineministeriet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet. Pris: Kr. 1,20.
Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1905. Pris: Kr. 0,50.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

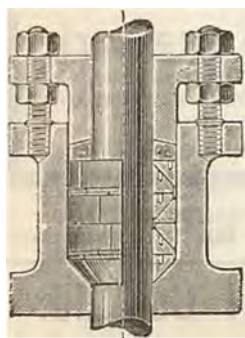
H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, København.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.
Bureau: København K.
Amallegade 34.

Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

De private Assurandeurer lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Vard“, Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophængerbeddinge.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Kunstoffyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens
Safartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Vesten 510.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamssens Effte, A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratør.

De bedste Varer her paa Pladsen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditter paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørjes.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22².

Telegram-Adresse: Copenhavn

Telefon-Nr. 42

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1090 & 9442.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Køns sygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 9—3.

Berg & Larsen

(for den Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forening.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Borlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“
Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

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

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 18/1907, afsagt d. 11. April 1907. Arbejdsmand Fridthjof Rasmussen af Svendborg ktr. Firmaet C. K. Hansen for Føreren af Dampskibet „Cremona“ af Leith, Robert Surry.

Den 19. December 1906 ankom Dampskibet „Cremona“ af Leith til Svendborg med en Lading paa c. 900 Tons Jærn. Kort efter at Skibet havde lagt til, gik Citanten, Arbejdsmand Fridthjof Rasmussen af Svendborg, tilligemed en anden Havnearbejder om Bord for at tilbyde at overtage og skaffe Mandskab til Skibets Part af Losningen; de gik hen til Kaptajnen, Robert Surry, der var i Færd med at udfylde Toldpapirerne m. m., medens han samtalede med en Mægler og en Mæglerfuldmægtig fra Svendborg. Citanten afbrød Samtalen, idet han tilbød Kaptajnen at besørge Losningen af Skibet; han forlangte først en Betaling af 45 Øre pr. Ton, men da en anden tilstedeværende tilbød at gøre det for 30 Øre, gik Citanten ned til 28 Øre. Om hvad der videre passerede under den Samtale, der nu opstod mellem Kaptajnen og de nævnte Personer er der nogen Uenighed; det er *in confesso*, at Kaptajnen under Samtalen, der førtes paa Engelsk, har sagt paa dette Sprog: „Den billigste er min Mand“, og det maa videre betragtes som sandsynliggjort ved de Vidneforklaringer, der er afgivet under Sagen, at Kaptajnen har svaret bekræftende paa et Spørgsmaal fra Citanten, om han saa „kunde faa Chancen“ eller noget lignende, men hvad der iverigt er udtalt under Samtalen, er ikke tilstrækkelig godtgjort. Vel har saa vel den Arbejdsmand, som kom om Bord sammen med Citanten, som den Mand, der optraadte som hans Konkurrent, som Vidner forklaret, at det var deres Opfattelse, at der blev truffet en endelig Aftale mellem Kaptajnen og Citanten om, at denne skulde have Losningen, men dels støttes denne Forklaring ikke af de andre Vidner, dels har begge de nævnte Vidner erklæret, at de ikke kan Engelsk.

Det er ubestridt, at Samtalen varede meget kort, og at Citanten straks efter gik fra Borde for at træffe Aftale med andre Havnearbejdere om at deltage i Losningen og i det eventuelle Udbytte. Da den Mægler, der havde været til Stede om Formiddagen, igen kom om Bord paa Skibet Kl. c. 2¹/₂, var Citanten endnu ikke kommen tilbage, og Kaptajnen, der — efter sin Forklaring — allerede om Formiddagen havde undret sig over, at Citanten straks efter den ganske korte Samtale var gaaet i Land uden at træffe nærmere Aftale, spurgte nu Mægleren nærmere ud om Citanten. Da Kaptajnen fik at vide, at Citanten var en almindelig Havnearbejder, der intet ejede, og næppe ydede tilstrækkelig Garanti for eventuelle Forpligtelser, der maatte opstaa som Følge af Losningen, bad han Mægleren om at meddele Citanten, at han ikke skulde bryde sig om Losningen. Da Mægleren meddelte Citanten dette om Eftermiddagen Kl. c. 3, svarede Citanten kun, at „det skulde han nok vise“, og uden yderligere Henvendelse til Kaptajn Surry mødte han næste Morgen for at paabegynde Losningen; Kaptajnen afviste ham da, idet han meddelte ham, at han havde sluttet Overenskomst med Ladningsmodtageren.

Ved Stævning af 20. Januar d. A. har nu Citanten paastaaet de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen, som Befuldmægtiget og Repræsentant for Føreren af Dampskibet „Cremona“ af Leith, Robert Surry, dømt til at betale til ham hele det Beløb, der skulde have været betalt ham og hans Mandskab for Losningen, hvis den var blevet udført af Folk, han havde skaffet, altsaa 28 Øre pr. Ton eller ialt 252 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. Han har gjort gældende, at der virkelig

d. 19. December er sluttet en Overenskomst mellem Kaptajn Surry og ham om, at han skulde lade Losningen foretage mod en Betaling af 28 Øre pr. Ton, og at det saaledes var ganske uberettiget af Kaptajnen at bortvise ham den næste Morgen.

De Indstævnte har paastaaet sig frifundet og tillagt Sagens Omkostninger. De har i saa Henseende for det første anført, at der ved Forhandlingerne om Bord paa Skibet aldeles ikke blev afsluttet nogen endelig Overenskomst om Losningen, men at der højst skete et Tilløb til en saadan, idet Kaptajnens Ytring om at „den billigste er min Mand“, kun var ment og kun kunde forstås som et Udtryk for et almindeligt Princip, han plejede at følge. De har gjort gældende, at Kaptajnen ikke under den førnævnte Samtale har tænkt paa at slutte nogen bindende Overenskomst, men at han er gaaet ud fra, at Citanten senere, naar der blev Tid dertil, vilde fortsætte Samtalen. De har henvist til, at der ikke blev gaaet i Detaljer under Samtalen, hvor de tilstedeværende talte i Munden paa hinanden, og som fandt Sted paa et Tidspunkt, da Kaptajnen var optaget af andre Forretninger og ikke havde Tid til at træffe endelig Aftale.

Det er dernæst af de Indstævnte hævdet, at der ikke er tilvejebragt mindste Bevis for, at Citanten virkelig har lidt noget Tab; under den mundtlige Procedure har de endog slaaet paa, at det rimeligvis let vilde kunne godtgøres, at der saa godt som intet Tab er lidt, idet de andre Arbejdere, med hvem Citanten var kommen overens om, at de sammen med ham skulde foretage Losningen, og som efter det fremkomne havde gjort den Aftale med ham, at de alle skulde dele Fortjenesten lige, vistnok alligevel kom til at deltage i Losningen som antagen af Ladningsmodtageren, af hvem de i saa Fald senere har faaet deres Dagløn.

Selv om der nu ikke efter det foreliggende kan gaas ud herfra, er det i hvert Tiltælde ikke fra Citantens Side paa behørig Maade godtgjort, at han virkelig har lidt et Tab, eller hvilket Tab han har lidt. Han, som udelukkende indtaler Beløbet paa egne Vegne — og som iverigt heller ikke har godtgjort, at nogle af de andre Arbejdsmand, han har akkorderet med, har haft noget Tab eller er gaaet glip af nogen Fortjeneste — har ikke paastaaet end sige bevist, at han har haft nogen Udgift (der er ikke fra Citantens Side i saa Henseende fremlagt andet, end en ukvitteret Regning paa 8 Kr. for Leje af nogle Kæder), lige saa lidt som han har forelagt Retten Materiale til at bedømme, hvor stor en Fortjeneste, han er gaaet glip af.

Der maa nu gives de Indstævnte Medhold i, at der ikke er tilvejebragt tilstrækkeligt Bevis for, at der ved den omtalte Lejlighed om Bord paa Dampskibet „Cremona“ er kommen en endelig Overenskomst i Stand mellem Citanten og Kaptajn Surry om Foretagelse af Skibets Losning, men selv om der havde været ført Bevis herfor, og selv om Kaptajnen saaledes maatte anses som skyldig i et Brud paa en indgaaet Overenskomst, vilde han dog ikke — ved en Overenskomst af denne Art — være pligtig til uden nærmere Bevis for det virkelig lidte Tab at udbetale Citanten hele det akkorderede Vederlag. Citanten havde kun kunnet gøre Krav paa Erstatning for de Udgifter og det Tab, han havde haft, og den Fortjeneste han selv er gaaet glip af, og det havde været Citantens Sag at fremkomme med det fornødne Materiale til at bedømme denne Erstatnings Størrelse.

De Indstævnte vil saaledes være at frifinde, og Citanten findes at maatte tilsvare dem Sagens Omkostninger med 50 Kr.

Dom i S. S. Nr. 21/1907, afsagt d. 17. April 1907. Kaptajn Schmidt, Fører af Skonnert „Anna“ af Marstal mod Grosserer J. R. B. Lefolii.

Den 9. Juni 1906 befragtede Indstævnte, Grosserer J. R. B. Lefolii, Skonnert „Anna“ af Marstal, ført af Citanten Kaptajn Schmidt, til, efter at have losset i Lohals, hvor Skibet da laa, at gaa i Ballast til Leith og derfra med Last til Ørebak paa Island for der at være til Befragterens Raadighed til Tilbagerejse til en eller flere i Certepartiet angivne Havne. Skibet maalte c. 77½ Tons Netto, og Fragten var i Certepartiets § 5 navnlig bestemt saaledes, at Befragteren skulde betale som Hovedfragt for hver Netto Register Ton in full:

Kr. 40 hvis Skibet ekspederedes fra Island senest d. 31. Juli 1906.

Kr. 45 hvis Skibet ekspederedes fra Island senest d. 15. August 1906.

Kr. 50 hvis Skibet ekspederedes fra Island senest d. 31. August 1906.

I § 2 bestemtes: „skulde Skibet ankomme til Island efter d. 17. Juli d. A., skal der i ethvert Tilfælde tilkomme Befragteren 14, er fjorten løbende Dage, til Skibets Ekspedition paa Island“ og, i § 6: „Dersom Skibets Ekspedition og Udlosning paa sidste Losseplads ikke tilendebringes i de foran bestemte Tider betaler Befragteren tilligemed Fragten Kr. 35 for hver overskydende Dag“.

Skibet afsejlede nu fra Lohals til Leith d. 20. Juni 1906 og ankom herfra til Ørebak d. 6. August, blev udlosset paany, færdiglastet og afsejlede til Evropa d. 20. August; efter tilendebragt Rejse opstod der Tvist om Fragtens Beregning, idet Indstævnte kun beregnede den efter 40 Kr. pr. Ton, medens Citanten paastod den beregnet med 50 Kr.

Citanten har derpaa ved Stævning af 20. Februar d. A. indtalt Differenceløbet: 10 Kr. pr. Ton eller, naar Skibets Tonnage ansættes til 77,48 Netto Tons, med 774 Kr. 80 Øre med Renter og Sagens Omkostninger, idet han mener, at Certepartiets Bestemmelser klart hjemler denne hans Paastand.

Indstævnte, der principalt har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, har til Støtte herfor hævdet, at Bestemmelsen i Certepartiets § 5 — set i Sammenhæng med § 2 — maa fortolkes derhen, at Bestemmelsen kun var gyldig efter sin Ordlyd for det Tilfælde, at Skibet ankom til Island senest 14 Dage før d. 31. Juli 1906, altsaa senest d. 17. Juli. Det skulde med andre Ord kun være Meningen med de forskellige forhøjede Fragtsatser i § 5 at give Skibet Vederlag for en eventuel Forlængelse af Liggedagene paa Island, saaledes at der, naar Skibet ankom til Island efter d. 17. Juli, hvor sent det end maatte være, altid skulde tilkomme Befragteren 14 Dage uden særligt Vederlag, og uden at Fragten forhøjedes, og først naar disse 14 Dage overskredes, skulde de forhøjede Rater indtræde. Da nu Befragteren i dette Tilfælde har overholdt en Ekspeditionstid af 14 Dage, skulde der kun kunne blive Tale om at beregne Fragten med 40 Kr. pr. Ton. Indstævnte har i denne Forbindelse gjort gældende, at Kaptajnen paa „Anna“ ikke har fremskyndet Rejsen saa meget, som han burde, hans Besætning om Bord var for faatallig og som en Følge deraf Sejlsøringen ikke tilstrækkelig.

Subsidiært har Indstævnte nedlagt Paastand paa, at Fragten i hvert Fald kun beregnes efter 45 Kr. pr. Ton, idet han i hvert Fald mener at have Ret til at fraregne de 14 Dage, der efter § 2 tilkommer Befragteren til Ekspeditionen paa Island, og saaledes at være berettiget til ved Fragtberegningen at gaa ud fra d. 6. ikke d. 20. August. I det Beløb af 387 Kr. 40 Øre, der her-efter vilde tilkomme Citanten, har Indstævnte dog paastaet fradraget et Beløb af 121 Kr. 95 Øre som Erstatning for, at Skibet har sejlet med noget mindre Last end forudsat ved Certepartiets Oprettelse.

Skønt nu Certepartiets forannævnte Bestemmelser paa flere Punkter kan — hvad begge Parter er enige om — give Anledning til Uklarhed, findes der dog ikke at være tilstrækkelig Grund til at undergive den i og for sig klare Bestemmelse i § 5 den af Indstævnte hævdede indskrænkende Fortolkning. Saaledes som Bestemmelserne er affattet (og saaledes som de er opstaaet ved Ændringer i en trykt Blanket, hvis §§ 2 og 6 øjensynlig har været bestemt til at indeholde Liggedagsbestemmelser, § 5 Fragtbestemmelser) findes § 5 at maatte forstaaes som fastsættende forskellige Fragtrater efter Rejsens forskellige Varighed uden Hensyn til, hvor stor en Del af Tiden der er hengaaet under Opholdet paa Island, medens §§ 2 og 6 navnlig har Hensyn til den Overliggedagsgodtgørelse, der yderligere kunde tilkomme Bortfragteren.

At Citanten har gjort sig skyldig i Forbaling af Rejsen, eller at han er Skyld i, at Skibet mulig har faaet mindre Last end paaregnet, er ikke godtgjort, og Indstævnte vil saaledes ikke kunne undgaa at dømmes efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger findes at burde bestemmes til 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. 33/1907, afsagt d. 27. Marts 1907. Tiltalte F. L. V. H., der d. 27. September f. A. var paamønstreret S/S. „Martha“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte fra dette Skib i Pillau d. 3. Oktober s. A. sammen med to andre fra samme Skib.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 39/1907, afsagt d. 10. April 1907. Tiltalte P. J. P., der d. 17. Januar d. A. blev udmønstreret med S/S. „J. C. Jacobsen“ som Matros, forlod dette Skib d. 26. Marts d. A. Tiltalte angiver som Grund til Rømningen, at han ikke kunde komme ud af det med Kammeraterne.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 40/1907, afsagt d. 10. April 1907. Tiltalte O. T. N., der d. 29. Juni f. A. blev udmønstreret med S/S. „Arkansas“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte fra Skibet efter Ankomsten til Filadelfia d. 6. Maj s. A. uden hertil at have anden Grund, end at han ikke syntes om Opholdet om Bord.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 41/1907, afsagt d. 10. April 1907. Tiltalte J. H. P., der d. 17. Marts f. A. blev udmønstreret som Letmatros med S/S. „Hellig Olav“ paa ubestemt Tid rømte i New York d. 10. April s. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Kjøbenhavn, d. 25. April 1907.

Dansk Skibskreditforening. I en nær Fremtid agtes der sammenkaldt et Møde, ved hvilket de i en Skibskreditforening Interesserede vil træffe nærmere Bestemmelse om Startningen af og Valg af Bestyrelse for en saadan.

Direktør Aage Gjessing har udarbejdet et Udkast for Love, der vil komme til Behandling paa dette Møde, og saafremt det lykkes at naa til Enighed om de nærmere Betingelser for Foreningens Dannelselse, er det Meningen at paabegynde Virksomheden til Efteraaret. Der vil blive ansøgt om den sædvanlige Stempelbegunstigelse, og et Lovforslag i den Retning vil kunne ventes indbragt af Finansministeren i Begyndelsen af næste Rigsdagssamling. (Berlingske Tid.)

Nyt Dampskibsselskab. Paa et Tirsdag afholdt Møde i Skibshypotekbanken er der i Følge „Ritz. Bur.“ dannet et nyt Selskab, Aktieselskabet Karl A. Malmberg & Co. med en fuldt indbetalt Aktiekapital af 500,000 Kr. Selskabets Formaal er at drive Handel- og Skibsfart paa Nord- og Østersøen. Selskabet raader over ialt 7 Skibe. Bestyrelsen bestaar af Direktør P. M. Tegner, Direktør for det dansk-tyske Petroleumsselskab, Alfred Olsen, Overretssagfører Chr. F. Brorson og Direktør K. A. Malmberg. Til administrerende Direktør valgtes Direktør P. M. Tegner.

Lodspligt for Lægtene. „Svensk Flagg“ meddeler, at den svenske Lodstyreelse paa Foranledning af samtlige Lodskaptajner har indsendt en Henstilling til Myndighederne om at de søgaaende udenlandske Lægtene maa blive underkastet Lodspligt, naar de besøger svenske Havne. Der foregaar nu en stadig stigende Trafik med tyske, danske og til Dels norske Lægtene paa indtil 1,000 Tons Laasteevne paa svenske Havne, og det er efter Lodskaptajnernes Mening uretfærdigt, at disse ikke er lodspligtige, mens andre Skibe, som de konkurrerer med, er det.

Suez-Kanalen. London 20. April (Ritz. Bur.) Reuters Bureau erfarer, at Suez-kanalkommissionen har besluttet at ophæve Forbudet mod, at Tankdampere med Benzin og Petroleum passerer gennem Kanalen. Det vides endnu ikke, naar Ophævelsen træder i Kraft, men det antages at ville finde Sted om kort Tid. Prisen i de Afsetningsdistrikter, som kan faa deres Petroleum og Benzin gennem Kanalen, vil derved kunne nedsættes med næsten 50 pCt.

Tørdok i Malmø. (Ritz. Bur.) Som Bidrag til Anlæg af en Tørdok i Malmø har Regeringen bevilget et Beløb af 300,000 Kr., der skal udbetales af Handels- og Søfartsfonden med 100,000 Kr. hvert Aar i 1908, 1909 og 1910. Som Betingelse herfor stilles, at Arbejdet skal være paabegyndt inden 1ste Oktober 1908, og at Malmø By skal betale de Omkostninger, der vil opstaa ved Flytning af Lods væsenets Bygninger.

Den paatænkte Flydedok i Gøteborg. Havnebestyrelsen i Gøteborg har for Tiden til Behandling et Forslag om Anlæg af en Flydedok ved Gøtaelvns Munding, til hvilket Foretagende Midlerne skulde tilvejebringes ved Bidrag fra Stat, Kommune og eventuelt et privat Selskab.

Et Forslag i samme Retning har allerede tidligere været fremsat af den svenske Stat, uden at der dog den Gang kom noget ud af Sagen. Spørgsmaalet om en Omordning af det svenske Marinevæsen og Oprettelsen af en ny Flaadestation er just i denne Tid Genstand for livlig Drøftelse, og det er vistnok en af Hovedgrundene til, at det her omhandlede Forslag nu paany er taget op til Behandling.

I Følge „G. H. & S. Tidn.“ vil der for Statsbidraget, der i saa Fald vil blive meget betydeligt, blive stillet den Betingelse, at Flaadens Fartøjer faar Fortrinsret til Benyttelse af Dokken.

Hamburg: Efter hvad „Neue Hamb. Ztg.“ erfarer fra bedste Kilde har man i Senatet planlagt Anlægget af fem ny store Havne paa Hamburgs Statsomraade Vest for Køhlbrand. Planerne er allerede udarbejdet.

Fra Rouen skrives til os:

Losning af Korn i Rouen. Det vil interessere Redere at erfare, at Prisen for Losning af Korn fra Libau og St. Petersborg paa Grund af den sidste Strejke er bleven forhøjet til Frs. 1,60 pr. 1000 Kilo, naar der findes mere end to Partier i samme Lastrum, med Tillæg af 50 Centimes pr. Ton for Partier, der losses med Haandwinch.

Rouen, 19. April 1907.

Albert Ivers,
Dansk Vice-Consul.

Kutterfiskeriet fra Lemvig. Lemvig, 22. April (Ritz. Bur.) Paa Grund af Kutterfiskeriets store Udvikling vil der i Foraarets Løb blive anvendt 65,000 Kr. til en Udvidelse af Lemvig Havn, saaledes at der bliver Plads til et langt større Antal Kuttere; endvidere vil Indløbet og Havnebassinene blive opmudret.

Efter al Sandsynlighed vil Staten lade grave et nyt, lige Løb fra Thyborøn Kanal, hvorved Sejladsen til Lemvig vil blive betydeligt forkortet. Dette ny Løb vil blive oplyst ved Ledefyr, saa at Kutterne fra Lemvig ogsaa kan søge Havn eller staa til Søen Natten, hvilket ikke har været Tilfældet tidligere.

C. 40 ny Kuttere er under Bygning.

Responsum angaaende Forsikring af Dækslast,

afgivet af Grosserer-Societetets Komite.

Kjøbenhavn, d. 3. April 1907.

En af mine Klienter har her i Kjøbenhavn assureret en Ladning Træ paa Rejse med Dampskib fra St. Petersborg til Bordeaux, og i Policen, der er indgaaet paa de kjøbenhavnske Søassurance Police-Betingelser, er nævnt Rumlast og Dækslast hver for sig med særskilte Summer og særskilte Præmier, idet der for Dækslasten er betalt tre Gange saa stor Præmie som for Rumlasten. — Ved Overbordskyllen opstod der Tab, der dog ikke udgjorde 3 pCt. af den for Dækslasten tegnede Forsikringssum, og Assurandørerne nægter nu at betale dette Tab udelukkende under Henviisning til, at der i den bag paa Policen trykte Tekst henvises til Reglen i Konventionen af 2. April 1850 § 204 om at partikulær Skade ikke erstattes, med mindre Tabet overstiger 3 pCt. af Forsikringssummen.

Saa vel fra Trælasthandlere som fra Assurandører er det underhaanden meddelt mig, at der i Følge en fast Kutyme ikke gøres Brug af denne Regel, og jeg tillader mig herved at søge disse Opgivelser bekræftet ved et Responsum, idet jeg beder mig meddelt, om det hos de fire kjøbenhavnske Søforsikrings Selskaber, samt hos de større her repræsenterede udenlandske Sø-Assurance Selskaber er Kutyme at betale uden Hensyn til, om Skaden i et Tilfælde som dette er mindre end 3 pCt af Forsikringssummen.

A.

Ny Havneanlæg ved Hamburg. Berlin 23. April (Ritz. Bur.) „Til. Berl. Tagebl.“ telegraferes fra

Komiteens Svarskrivelse af 20. April 1907.

I Gensvar paa Deres Henvendelse til Komiteen under 3. ds. kan Komiteen efter derom indhentede Oplysninger meddele, at i et Tilfælde som det omspurgte, hvor der er betalt særskilt højere Præmie for Dækslastens Overbordskylning, resp. Overbordkastning, er det Kutyme hos de københavnske Søforsikrings-Selskaber at betale Tab. forarsaget ved disse Hændelser, uanset at Tabet ikke naar de i Konventionens § 204 nævnte 3 pCt. af Forsikringsværdien.

Hvorvidt denne Kutyme ogsaa følges af de her repræsenterende udenlandske Sø-Assurance-Selskaber, skal Komiteen ikke kunne udtale sig om.

(„Børsen“).

Tysk Sørretssag.

Ved Sørretten i Bremen behandlede d. 8. ds. „Neptun“-Dampere „Castor“s Stranding d. 30. Marts d. A. i Nærheden af Gjedser, hvorved tre Mennesker omkom. Dampere var paa Rejse fra Danzig til Bremen med en halv Ladning Stykgods. Den 29. Marts ved Middagstid passerede Dampere Bornholm i godt Vejr, hvorefter der blev styret forskellige Kurser. Henad Aften blev Vejret usigtbart, men der hørtes intet Taagesignal. Da der om Aftenen Kl. 9,30 blev loddet mente Kaptajnen, at Skibet var bleven forsat langt mod Syd, i hvilken Anledning der blev styret V. $\frac{3}{4}$ N. en Time senere V. men derefter VNV. $\frac{1}{4}$ V.; lidt før Kl. 2 om Natten mærkede man Brænding forude, og til Trods for, at der straks blev slaaet „Bak“ med Maskinen, kom Skibet dog til at staa fast. Det viste sig nu, at Dampere af Strømmen var forsat ikke Syd paa, som af Kaptajnen forventet, men c. 25 Kml. i Kursens Retning. Strandingstedet var ikke langt fra Gjedser, men først efter Strandingen fik man Taagesignalet at høre.

Der blev gjort flere forgæves Forsøg paa at komme af Grunden, men først d. 1. April blev Dampere taget af Grunden af en Bjærgningsdamper. Selve Skibet havde ikke lidt nogen Skade, hvorimod Maskinen havde lidt en Del under det haarde Arbejde med at faa Skibet flot.

I Dommen udtaltes det bl. a., at Strandingen skyldtes det usigtbare Vejr og stærk Strømsætning. Føreren havde ingen Skyld i Strandingen, da der var loddet tilstrækkeligt, og de af ham truffne Dispositioner iøvrigt var tilfredsstillende.

Fragtmarkedet.

Efter at La Plata Markedet i den forløbne Uge har bedret sig lidt, saa at der nu ogsaa derfra er et jævnt Begær efter Tonnage, kan alle de oversøiske Farter ikke siges at ligge saa helt daarligt, og adskillige Dampere, som har været heldige i Kombinationen af Ud- og Hjemfragt kan ikke andet end have tjent Penge, særlig hvis Ekspeditionerne har været ordentlige. Det er jo stadig Ekspeditionerne, der er det samme Punkt, thi Fragtraterne kan maaske være gode nok, men saa fordærves Resultaterne af mer eller mindre lange Ophold, hvilket der i den senere Tid har været saa mange Eksempler paa. Det er i øvrigt saadan i Øjeblikket, at de fjerneste Markeder er de bedste, medens de kortere Farter, som f. Eks. Middelhavet og Østersøen, ligger særdeles daarligt, og et meget stort Antal af de Dampere, som i den indeværende Del af 1907 har været beskæftiget ved Sejlads

paa disse Farvande, har sikkert kun lige kunnet sejle „stop“. For adskillige har Sejladsen uden Tvivl endog kun bragt direkte Tab. Det er derfor med Længsel, at Navigationens Genaabning i Botten imødeses, og for hver Plads, der aabner op, bedres ogsaa Forholdene i al Almindelighed. Medens dette skrives meldes der om Aabning helt op til Sundsvold, og paa den finske Side kan nu Raftsø, Åbo etc. besejles, men derimod er Kronstadt ikke tilgængelig endnu og ventes ikke at ville blive det før den første Uge i Maj. Til Sammenligning skal vi anføre, at i 1903 indkom de første Dampere til Kronstadt d. 18. April, i 1904 d. 26. April, i 1905 d. 4. Maj og i 1906 d. 29. April. Trælaster pr. f. o. w. er meget knappe, og Korn fra St. Petersborg findes slet ikke.

Det østlige Marked viser ingen videre Forandringer. Bombay og Kurrachee er faste. Fra førstnævnte Plads svingede Raten mellem 14/9 og 16/6 til udsøgt Havn pr. April/Maj, medens Kurrachee betalte 15/ een, 15/6 to udsøgte Havne pr. Juni. Rispladserne tager næsten ingen Tonnage. For Sukker fra Java til U. S. eller Europa er gentaget 25/ pr. Maj/Juli.

Sortehavet etc. har udfoldet mere Aktivitet, og Raterne viser gennemgaaende en lille Opgang. Store Baade pr. April/primo Maj har kunnet betinge 8/3 fra Odessa eller Nikolajeff til udsøgt Havn, mindre Baade omkring 8/9 N. C., medens Sulina fragtede ret livligt til 8/4 $\frac{1}{2}$ & 8/6 L. H. A. R. for prompt. Azoff er uforandret paa Basis af 9/3 „any“, 10/ N. C. for mindre Baade, men Begæret er meget limiteret. Fra Donauen var der lidt mere Efterspørgsel, og der betaltes 9/9 & 10/ pr. Maj til L. H. A. R. Option pr. Ton Dødvægt 10/3 pr. Ton. For Erts fra Poti betaltes 10/ til Newport, 10/9 Middlesbro, 11/6 Maryport, 12/ Stettin.

Middelhavet fragtede et ret betydelig Antal Dampere, men Raterne lader gennemgaaende meget tilbage at ønske. Der sluttedes bl. a. en Del Saltlaster, og vi skal t. Eks. nævne Trapani/U. K. 8/3 & 8/6, Alfaques Frs 9,50 til to finske Havne, Frs 9 & 9 $\frac{1}{2}$ én svensk Havn, Frs 9 Torrevieja/Stockholm og Sundsvall. For Oljekager noteres 11/6 & 12/ fra Marseille til 3 svenske Havne og for Fosfat 7/3 Sfax/Nantes, 7/4 $\frac{1}{2}$ Ghent, 7/9 London, 6/6 Bona/Bremen. I Aleksandria ligger Markedet meget flovt, og der er for Øjeblikket Rum nok i Rutebaadene. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 7/3 Carthagen/Maryport, 5/9 & 6/ Almeria/Rotterdam, 5/9 Middlesbro, 7/6 Carloforte/Antwerpen, alt med „free despatch“. Raterne fra Bilbao er omtrentlig uforandrede paa Basis af 4/9 Middlesbro, 4/10 $\frac{1}{2}$ Stockton, 4/3 Cardiff, 4/4 $\frac{1}{2}$ Newport 4/10 $\frac{1}{2}$ & 5/ Rotterdam.

Nordamerika har taget færre Baade end Ugen forud, men Raterne holder sig paa det nærmeste uforandret. For Tømmer fra Golfen sluttedes bl. a. 82/6 U. K. 97/6 Pensacola/Genua og Savona, 81/3 Mobile/Rotterdam, medens der paa Netto Charter fra Galveston eller New Orleans betaltes 11/ U. K. eller Kontinentet pr. Maj, 10/4 $\frac{1}{2}$ & 10/7 $\frac{1}{2}$ pr. Juni. Kornlaster er knappe, ogsaa fra Atlanterhavshavnene. For Petroleum betaltes 22 Cents New York/Shanghai, 22 $\frac{1}{2}$ Filadelfia/2 japanske Havne. Træfragter fra Kanada tilbydes rigeligere, og Raterne er hævede. Der betaltes 39/ Pughwash/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 37/6 fra Halifax eller St. John, 38/3 fra Hopewell Cape. For Fosfat sluttedes en Damper fra Tampa til 15/ Helsingborg, Landskrona eller Limhamn.

La Plata Markedet ligger igen noget bedre. Begæret efter Tonnage har udvidet sig, og Raterne er lidt højere. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betaltes 13/ & 13/3 for prompt Lastning, medens der pr. Maj/Juni betaltes 12/6 & 13/. Fra Buenos Aires sluttedes nogle faa Baade til Rater varierende mellem 11/ og 11/9, prompt, men Bahia Blanca var betydeligt livligere paa Basis af 13/ & 13/6 pr. Maj.

Østersøen er stadig meget flovt for prompt Lastning og med de russiske Paaskedage staaende for Døren

(Skærtorsdag falder d. 2. Maj ny St.) bliver Situationen endnu ubeligere. Raterne for April og Maj Lastning er meget smaa, og i mange Tilfælde giver de deciderede Underskud allerede ved Kalkuler, men skal Rejsen først opgøres efter dens Udførelse, bliver Resultaterne i Reglen endnu slettere. Pr. Juni og senere noteres der et betydeligt Antal Ladninger, og Raterne for disse senere Terminer er i hvert Fald af saadan Beskaffenhed, at de levner et Overskud. Fra Riga er der pr. prompt sluttet til Frs. 28 D/B. Rouen, Frs. 27 D/B. $\frac{1}{3}$ Boards Antwerpen, 20/ D/B. London, Frs. 35 D/B. B. Bordeaux. Libau og Windau har næsten intet at byde paa, og de tyske Pladser er ogsaa meget flove, baade for Korn og Træ. Der kan faas omkring $5\frac{1}{2}$ for Sveller til Østkysten. Genaabningen af Kronstadt imødeses længselsfuldt, men pr. f.o.w. er der hverken herfra eller fra Kronstadt Laster at faa.

Kulfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer i Ugens Løb. Ekspeditionerne kunde gennemgaaende være meget bedre. Fra Østkysten betales $\frac{4}{3}$ à $\frac{4}{6}$ til Kronstadt, $\frac{4}{4}$ à $\frac{4}{3}$ Libau eller Riga, $\frac{4}{6}$ Swinemünde, $\frac{4}{1\frac{1}{2}}$ à $\frac{4}{3}$ Lübeck, $\frac{4}{4\frac{1}{2}}$ Kiel, $\frac{4}{6}$ Wismar, $\frac{4}{3}$ Stockholm, $\frac{3}{9}$ à $\frac{4}{4}$ Kjøbenhavn eller Aarhus, $\frac{7}{4\frac{1}{2}}$ à $\frac{8}{3}$ Genua, $\frac{8}{8}$ à $\frac{8}{1\frac{1}{2}}$ Barcelona, $\frac{8}{6}$ Venedig. Fra Cardiff sluttetes der livligt, og der blev bl. a. betalt $\frac{4}{7\frac{1}{2}}$ Korsør $\frac{4}{9}$ Kallundborg, $\frac{5}{9}$ Stockholm, $\frac{5}{6}$ Kjøbenhavn, Frs. $\frac{5}{2}$ Nantes, Frs. 5 St. Nazaire, $\frac{6}{4\frac{1}{2}}$ à $\frac{6}{6}$ Gibraltar, Frs. 10 Tunis, $\frac{7}{10\frac{1}{2}}$ à $\frac{8}{6}$ Genua pr. prompt, $\frac{7}{1\frac{1}{2}}$ à $\frac{7}{3}$ for større Baade pr. Maj, $\frac{8}{4\frac{1}{2}}$ à $\frac{8}{6}$ Barcelona, $\frac{6}{9}$ Aleksandria, $\frac{9}{9}$ Aden, $\frac{10}{9}$ Colombo, $\frac{9}{9}$ Bombay, $\frac{7}{7}$ à $\frac{7}{3}$ Las Palmas, $\frac{14}{9}$ à $\frac{15}{6}$ River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Det synes, at der pr. Maj vil komme flere Kornlaster i Markedet fra Tyskland, men at det vil blive særlig livligt, tør man imidlertid ikke sætte noget Haab til. Königsberg noterer nu kun Oljekager, saaledes til Danmark, Sydsverrig $\frac{4}{4}$ à $\frac{4}{2}$ Mark pr. Ton, samt til England, Østkysten $\frac{1}{6}$, Kanalen $\frac{1}{9}$; derimod udbydes slet ingen Kornlaster, endvidere Asfalt til Stettin 4 Mark. Stolpmünde placerer pr. Maj nogle Skibe for Havre til $\frac{5}{5}$ à $\frac{5}{2}$ Mark, hvorimod Kolberg og tildels ogsaa Rügenwalde er ret flove. Stettin noterer for Mel til Danmark $\frac{50}{55}$ Pf. og fra Anklam noteres Rug til $\frac{4}{4}$ à $\frac{5}{4}$ Mark, fra Barth er sluttet til $\frac{4}{2}$ Mark. Lübeck søger flere Skibe for Salt og noterer til Sundhavn 3 Mark, Gøteborg, Aalborg $\frac{3}{4}$ Mark, Stockholm $\frac{3}{2}$ Mark, Wasa, Åbo 4 Mark samt Ler til Riga 4 Mark, Petersborg $\frac{4}{2}$ Mark. I Hamburg er Havnearbejderstriken nu bleven afsluttet, hvilket utvivlsomt vil have en gavnlig Indflydelse paa hele Skibsfarten paa denne Plads. Bremen har ellers profiteret af denne Strike, og der er sluttet for Majs til Danmark og Østkysten Slesvig til $\frac{6}{6}$ à $\frac{6}{2}$ Mark.

ab danske Provinshavne lader det til at være lidt livligere, og der er solgt flere Ladninger Hvede baade til forskellige tyske Havne, saaledes til Kolberg, Rügenwalde, og til Sverrig, særlig til Kalmar og Gøteborg.

ab Kjøbenhavn er, som antydet i forrige Beretning, sluttet mange Skibe; alene fra en enkelt Damper er befragtet c. 30 Sejlere. Raterne har gennemgaaende ikke været over normale Sommerfragter, saaledes 13 Øre til Bandholm og fynske Havne, til Svendborg dog kun 10 Øre, Nørresundby $12\frac{1}{2}$ Øre, Rostock, Stralsund, Stolpmünde, Flensborg 3 Mark alt for Majs; fremdeles Klid til Stolpmünde 5 Mark, Sølvesborg $\frac{4}{4}$ Kr. og Hvede til Åhus $\frac{2}{4}$ Kr. Markedet er nu atter lidt mattere, og med den nu indtraadte Vestenvind kommer der sikkert en ret anselig Flaade; navnlig fra Ekensund ventes en Del Skibe med Mursten, saa man kan forudsætte en lang Turn for Losningen.

Hvad Stenfragterne angaar, da er alt tildels uforandret; Lysekil ser dog ud til at være noget fastere og noterer nu til Stettin $\frac{4}{2}$ Mark.

ab Porsgrund Distrikt noteres til Barry Dock 22/ à 23/, Burghead 24/ for Bjælker samt Kortprops til West Hartlepool 17/6. Hull 20/.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ Nr. 4 og 9 d. A. er optaget to Indlæg angaaende ovenstaaende Sag. Medens „Skibsførers“ Artikel klart og tydeligt gaar i Retning af at forbyde Udsalg af Drikkevarer, er Kapt. P. H. mere usikker i sit Indlæg, og han er ikke fri for at gøre sig skyldig i Modsigelser, hvilket kan tyde paa, at Sagen, han vil forsvare, ikke er saa helt god. Kapt. P. H. indrømmer Rigtigheden af „Skibsførers“ Argumenter, men paa samme Tid udtaler han, at Fordelene ved denne Handel er større end Ulemperne; dette er hans praktiske Erfaring, grundet paa over 30 Aars Dampskibsfart. I et lignende Spand af Tid har jeg ogsaa været i Dampskibsfart, men er kommet til et helt andet Resultat end Kapt. P. H. Jeg har aldrig, og saa vidt mig bekendt, heller ingen af de med mig om Bord værende følt det som noget nævneværdigt Savn ikke at kunne købe Drikkevarer om Bord, hvorimod jeg i et Par Aars Tid, under Ophold i et Skib som Styrmand, erfarede mange Ulemper paa Grund af den der om Bord tilladte Spiritushandel. Om Bord i mit Skib har Officererne Lov til at modtage til eget Brug saa mange Drikkevarer de ønsker; men det Kvantum Spiritus, der i Løbet af Aaret udskænkes i Form af den saakaldte „Snaps“ til Arbejdsfolk fra Land, Skibets Besætning eller andre, der i Forretningsanliggender kommer i Berøring med Skibet, er forsvindende lille; jeg kan nemlig ingen Nyttvirkning se deraf, og hellere giver jeg en Dusør i rede Penge. Kapt. P. H. udtaler jo ganske rigtigt, at de fleste Dampere kommer saa ofte til Land, at Mandskabet til enhver Tid kan faa Tilbøjeligheden for Drikkevarer tilfredsstillet der. Men netop derfor er der efter min Mening heller ikke Grund til at holde Udsalg om Bord.

Jeg kan give Kapt. P. H. Ret, naar han mener, at der ikke er Grund til at henlede Rederiforeningens Opmærksomhed paa denne Sag, dersom hans Forudsætning om, at det er utænkeligt, at der findes Skibsførere, som ikke har Ret til at forbyde Salg af Drikkevarer om Bord, var rigtig; men slige Førere findes der nu alligevel. For en Tid siden var jeg sammen med en dansk Damper, hvis Fører udtalte sig omtrent som følger:

„Bare dog denne Spiritushandel i Skibene maatte blive forbudt! Jeg har flere Gange henvendt mig til mit Rederi desangaaende for mit Vedkommende, men uden Held. Hovmesteren har en Bestemmelse i sin Kontrakt med Rederiet, som giver ham Ret til Handel med Drikkevarer; Følgen deraf er, at der ofte paa en Nord- og Østersørejse tages 8 à 10 Ankere Brændevin foruden mange andre Drikkevarer om Bord. Disse sælges saa, efterhaanden som Skibet kommer frem, og foraarsager mig idelige Bryderier og Ubehageligheder. Paa den anden Side maa jeg indrømme, at for den Betaling, Hovmesteren faar for Bespisningen af Mandskabet, kan han daarligt opfylde sine Forpligtelser, dersom han ikke kan skabe sig en Indtægt ved Handel.“

Selv om en Fører benytter sig af sin Myndighed og forbyder Udsalg om Bord, saa er han ikke fri for de Ulemper, der kan opstaa, ved at hans Folk forsynes

sig med Drikkevarer fra et andet Skib. Mangfoldige Bryderier er foranlediget ved, at S/S. A.'s Hovmester har solgt Drikkevarer til S/S. B.'s Folk og omvendt. Jeg synes, det er nedsættende for Nationen, at der for Fremmede skal være Grund til at kalde danske Skibe flydende „Grogshops“, hvilket ret ofte høres. I udenlandske Skibe finder jo sjældent eller aldrig Spiritushandel Sted, ja jeg har truffet mere end én Fører, der har faaet deres Ansættelse med den Betingelse, at der om Bord i Skibet ikke maatte findes saa meget som en eneste Flaske berusende Drik.

Fra et lægevidenskabeligt Standpunkt set er det jo en bekendt Sag, at Nydelsen af Alkohol er et Onde, og naar det desuden medfører saa mange andre Ulemper for ikke at sige Ulykker, saa forekommer det mig, at der er Grund til, at Førerne i saa stor Udstrækning som muligt benytter sig af deres Myndighed og forbyder Salget. Faa Redere vil modsætte sig et saadant Forbud og derved paatage sig Ansvar, hvis Rækkevidde de ikke kan se. Da der ikke er stor Sandsynlighed for, at Dampskibsrederforeningen, paa Foranledning af Udtalelserne her i Bladet, vil beskæftige sig med Sagen, maa Førerne som hidtil handle i Henhold til, hvad de finder rigtigst, hvad enten dette nu gaar i Retning af at værne om den fattige Mauds Suaps, fremme Selskabeligheden om Bord etc. — eller forbyde Salget og derved hjælpe til at fremme Afholdenhed og opretholde Skik og Orden om Bord, og undertiden paa Lade- og Losseplads i Land med.

Man kan vel nok gaa ud fra, at de, der har skrevet og revideret Søloven af 1892, har været nogle af Landets bedste Mænd, og at disse har haft den fulde Forstaaelse af, hvad Ædruelighed om Bord har at betyde, idet man i Følge Lovens § 102, 2det Stykke, har givet Føreren Ret til at idømme en Bøde af indtil $\frac{1}{4}$ Maanedes Gage for den, som hemmelig skaffer Brændevin eller anden berusende Drik om Bord. Dette lyder som Ironi, naar Føreren tillader Udsalg af Drikkevarer, eller Rederiet hindrer ham i at forbyde dette.

For en Del Aar siden blev Spørgsmaalet drøftet i Pressen, uden at dette gav noget positivt Resultat, og da det nu synes at komme frem igen, finder jeg det heldigt for at faa et Overblik over Stemningen iblandt Skibsførerne, om hvorvidt Handel med Drikkevarer om Bord i Skibene ønskes bibeholdt eller ej, at en Undersøgelse foretages, og jeg tillader mig herved at opfordre alle mine Kolleger til pr. Brev at udtale deres Mening, altsaa paa en Maade afgive deres Stemme „for eller imod Handel med Drikkevarer“ og at indsende samme til min Bopæl 189 Strandvejen, Hellerup. Enhver Meddelelse og Udtalelse vil selvfølgelig blive behandlet med Diskretion. Viser Afstemningen sig til Fordel for Forbudet, da kan det tages under Overvejelse, om en Henvendelse til Rederforeningen bør finde Sted. Det er en Selvfølge, at her kun er Tale om almindelige Fragtdampere og ikke Passagerskibe. Dog bedes Førerne af disse Skibe ogsaa at udtale deres Mening; de har sikkert alle i kortere eller længere Tid været i Tramp-fart.

Sfax, d. 8. April 1907.

N. W. Schmidt,
Fører af S/S. „Frode“.

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt sin aarlige Generalforsamling Mandag d. 15. April. Formanden, Kommander B. Münster, bød Forsamlingen Velkommen, og Grosserer Carl Melchior overtog Hvervet som Dirigent.

Formanden aflagde derefter Aarsberetning for Aaret 1906:

Virksomheden paa Kjøbenhavns Navigationsskole har været ganske normal. Elevernes Antal har dog været betydeligt ringere end i de nærmest foregaaende Aar, nemlig i Gennemsnit 37 $\frac{1}{2}$, imod 47 i 1905 og 48 i 1904. Det er en almindelig Antagelse, at denne Aftagen i Tilgang til Skolen falder sammen med daarlige Tider for Skibsfarten. Jeg tror dog, at man tillige maa søge Aarsagen dertil i den stigende Udvikling af Forretningslivet, der gør det lettere at finde lønnende Erhverv i Forretningsstanden.

Hvad Undervisningen paa Kjøbenhavns Navigationsskole angaar, har Eksamenresultatet i Femaaret 1899-1903 overgaaet Resultatet ved alle Landets øvrige Skoler. Fuld Karakter ved den almindelige Styrmandseksamen er 14 $\frac{1}{2}$ Points, Minimum er 63 Points, og Forskellen er altsaa 84. Middeltallet ved 14 Maaneders Undervisning er ved Kjøbenhavns Navigationsskole 116 Points. For den Skole, der kommer os nærmest, er Middeltallet med 13 Maaneders Undervisning 106 Points. For alle Skolerne tilsammen er Middeltallet 99 med 12 $\frac{1}{2}$ Maaneders Undervisning. Forskellen i Tid er saaledes 1 $\frac{1}{2}$ Maaned, men i Points 17 eller en Femtedel af Middeltallet for alle Skolerne. Vi har derfor al Grund til at være Skoleforstander Neergaard taknemlig for hans dygtige Ledelse af Skolen.

Skoleskibet „Viking“, hvortil vi har tegnet et større Beløb, skulde antage 60 Elever. Der indkom imidlertid 140 Andragender om Optagelse, dels som betalende Elever, dels om Fripladser. Der er vel intet bedre Bevis end dette for, at det ny Skoleskib vil afhjælpe et Savn og komme til at gøre god Fyldest. Ad denne Vej tør man haabe, at Handelsflaadens Personale vil faa tilstrækkelig Tilgang. Værd at lægge Mærke til er det, at det Uheld, der forleden ramte Skibet, ikke har skræmmet vore Ansøgere det mindste.

Kommissions-Betænkningen. Den under 11. Januar 1904 nedsatte Kommission til Undersøgelse af Forholdene ved Styrmands- og Maskinist-Undervisningen har afgivet Betænkning. Men beklageligt nok lykkedes det ikke at opnaa Enstemmighed i Kommissionen. Den har delt sig i to Grupper, hvoraf den ene kan kaldes den søfarende, den anden den officielle. Den førstnævnte Gruppe maatte fastholde det Standpunkt, som kom til Orde i Andragendet til Marineministeriet om Kommissionens Nedsættelse. Betænkningen er afgivet til Indenrigsministeriet, hvorunder flere saadanne tidligere under Marineministeriet sorterende Sager nu er henlagt. Vi tør haabe, at Sagen nu vil blive løst i Rigsdagen. Men det er beklageligt, at der ikke er Enighed i Kommissionen, thi derved kommer Regering og Rigsdag i en vanskelig Stilling. Men hvorledes end Udfaldet vil blive paa Ting, saa vil vor Forening dog i alle Tilfælde opretholde Traditionen og fastholde det Standpunkt, den hidtil har indtaget.

Regnskabet. Kassereren, Grosserer M. Melchior, forelagde det reviderede Regnskab for 1906.

Indtægten havde været ialt Kr. 55,899.08. Udgiften Kr. 51,157.91, og Kassebeholdningen ved Aarets Udgang var Kr. 4,741.17. Af Indtægterne var Kr. 6,777.09 frivillige Bidrag.

Medlemskontingentet havde udgjort 891 Kr. imod 863 Kr. forrige Aar. Kassereren opfordrede til at virke for yderligere Tilgang af Medlemmer og troede, at mange gerne vilde være Medlemmer, naar de blev gjort opmærksomme paa Sagen. — Udgiften til Skolens Drift havde været 4,400 Kr. imod 2,800 Kr. forrige Aar. Udgiftsforøgelsen skyldtes, at fhv. Skoleforstander, Professor C. G. F. Schwartz, er bleven pensioneret. — Fru Anna Wildenrath, f. Krieger, havde skænket Foreningen et Legat paa 6,000 Kr., hvoraf Renterne skal anvendes til Fripladser paa Skolen.

Foreningens Formue ved Aarets Udgang var Kr. 256,019.81 mod Kr. 255,823.78 forrige Aar. At Formueforøgelsen ikke har været større, kommer af, at Foreningen tegnede sig for 20,000 Kr. Aktier i Skoleskibet „Viking“. Foreningen venter sig ikke Renter af denne Sum og har derfor af de 20,000 Kr. afskrevet 5,000 Kr. og agter ligeledes at vedblive dermed i de nærmest følgende Aar.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Bestyrelsesvalg. De fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, Grossererne M. Melchior og Andreas Hausen genvalgtes enstemmigt. Ligeledes genvalgtes Revisorerne, Dispaacher J. Mittelboe og Direktør Will.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Total-

forlist i Februar Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 734 Havvarier, deraf 595 Dampskibe og 139 Sejlskibe imod 586 i samme Maaned 1906, deraf 435 Dampskibe og 151 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 177, Sammenstød 309, Anløbning af Nødhavn 81, Maskinskade 76, beskadiget af Is 29, af Ild 26, af haardt Vejr 81, forskellige Aarsager 49, sunket 2. Ialt 109 Skibe er anmeldt som to talt forlist, deraf 83 Dampskibe og 76 Sejlskibe mod 77 i samme Maaned 1906, deraf 25 Dampskibe og 52 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 57, Sammenstød 14, beskadiget af Is 1, af Ild 7, forskellige Aarsager 1, forsvundet 9, kæntret 1, sunket 12, forladt 6, Kondemnation 1.

Falkenstein, Dpsk. (Fiskedamper) af Blankenese, er fra Nordsoen indkommet til Frederikshavn med Skade paa Kedlen; maa reparere.

Perwie, Dpsk. af Kjøbenhavn, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Island med Stykgodsladning, indkommet til Frederikshavn med Skade paa Skruen; or gaaet i Dok for Reparation.

Stirling, Skonnert af Kjøbenhavn, er i Nærheden af Göteborg bleven oversejlet af „Lindholmen“, Dpsk. af Göteborg, og af denne indbugseret til Göteborg med stor Skade. Skonnerten var paa Rejse fra Granton til Memel med en Ladning Kul.

Ella, 3-m. Skonnert af Esbjerg, er, paa Rejsen fra Hjemstedet til Lemvig med Oljekager, kommet paa Grund i tæt Taage i Thyborøn Kanal. Svitzers „Ægir“ har bragt den flot og bugseret den til Lemvig i læk og havareret Tilstand. Bjærgelønnen er fastsat til 1,000 Kr.

Emma, Skonnert af Aalborg, er, i Følge Ritz. Bur., den 22. d. strandet paa Sydsiden af Skagens Rev. Skibet kom samme Dag flot med Assistance af Skagensfiskere.

David, russisk Skonnert, paa Rejse fra Sunderland til Memel med Kul, er, i Følge Ritz. Bur., den 22. ds. strandet ved Tornby. Under den engelske Kyst var en Mand af Besætningen faldet over Bord og druknet. To Mand, der i en Baad gik ud efter ham, druknede ligeledes. Tilbage blev kun Rederen og Kaptajnen, som nu er gaaet i Land ved Tornby. En Svitzerdamper og en anden Damper er afgaaet til Strandingsstedet. Skonnerten er kun 4 Aar gammel og laster 147 Reg.-Tons.

I Følge Telegram fra Rio Grande do Sul i Brasilien er 3-m. Skonnert „Dannebrog“ af Svendborg, Kaptajn P. Mortensen, strandet ved den brasilianske Kyst og er fuldstændig Vrag. Besætningen reddedes med Undtagelse af Letmatros Hans Olsen fra Larvik. (Ritz. Bur.)

Hans, Skonnert af Marstal, Kaptajn Boye, er strandet ved Rio Grande do Sul og er Vrag. Besætningen reddedes

paa en Mand nær nemlig Kokken Rasmussen, der var hjemmehørende i Marstal. (Ritz. Bur.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 16. ds. løb en ny Fragtdamper, bygget for Regning det Tysk-Australske Dampskibsselskab i Hamburg af Stablen fra Flensborg Skibsværft. Skibet, der fik Navnet „Neumünster“, er bygget helt af Staal og har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 400', største Bredde 50' 10", Dybde (moulded) 27' 9" samt en Lasteevne paa c. 7,000 Tons.

Ny Islandsdamper Dampskibsselskabet „Thore“ Hr. Thor E. Tulinius, har i disse Dage ved Hr. Konsulent Kaptajn G. Bache-Jørgensen Kjøbenhavn købt Dampskibet „Charente“ af Kristiania. „Charente“, der laster c. 1250 Tons, er bygget i Kristiania 1896 for Ruten Kristiania-Charente.

Det store, norske Skibsrederfirma Fearnley & Eger, der har flere Skibe i Rute paa Frankrig anskaffer nu, da Trafikken kræver det større, ny Tonnage, og solgte af denne Grund „Charente“, som i alle Dele er et udmærket godt og vel vedligeholdt Skib.

„Charente“ afgaar fra Kjøbenhavn i „Kong Trygves“, Rute den 14de Maj og skal føres af dennes Kaptajn Hr. Jensen.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,548.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

VIKING MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 23. April). Adolph Andersen, Schubert, ankom til Hull 22. April fra Pillau. — Alexandra, Rabe, afgik fra Boston 16. April hertil. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 20. April for Nice. — Anglo Dane, Wiberg, pass. Dartmouth 20. April for Lissabon. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Dunkerque 22. April fra Hull. — Antwerpen, Madsen afg. fra Smyrna 20. April til Bari. — Arkansas, Petersen, afg. fra Filadelfia 18. April hertil. — Arno, Nielsen, afg. fra Naples 18. April til Gioatauro. — Axelhus, Søberg, ank. til Arendal 21. April herfra. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom hertil 21. April fra Königsberg. — Beira, Lunge, afg. fra Sevilla 22. April til Lissabon. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. Quessant 18. April for Livorno. — Christian IX, Holm, ank. til London 21. April herfra. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afgik fra Reval 22. April til Riga. — Douro, Mor-tensen, afg. fra Algier 12. April hertil. — Frederik, Thomsen, afg. fra Aarhus 22. April til Riga. — Garonne, Kromann, ankom

til Dunkerque 20. April fra Libau. — Georgios I, Sørensen, ank. til Antwerpen 15. April herfra. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristianssand 23. April hertil. — Høngest, Harder, pass. Holtenau 22. April for Hull. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Bordeaux 18. April fra Dunkerque. — Kasan, Hansen, ank. til Hull 18. April fra Libau. — Kiew, Jørgensen, ank. til Libau 18. April fra Windau. — Kursk, Gommesen, ankom til Havre 19. April fra Dunkerque. — Kentucky, Ørsted, afgik fra New York 17. April hertil. — Loire, Caignou, afg. fra Dunkerque 21. April hertil. — Leopold II, Tycho Rasmussen, afgik herfra 22. April til Riga. — Louise, Kruse, afg. fra London 20. April hertil. — Louisiana, Andresen, afg. fra Baltimore 12. April hertil. — L. P. Holmblad, Gotthart, pass. Dartmouth 17. April for Boston. — Maja, Iversen, ankom til Hamburg 22. April herfra. — Moskov, Meldahl, ankom til Antwerpen 16. April fra London. — Nicolaj II, Lissner, ankom hertil 21. April fra Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, afgik fra Lissabon 19. April hertil. — Nordjylland, Kragh, afgik herfra 20. April til Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til Windau 19. April herfra. — Omsk, Jonsen, afg. fra Windau 23. April til Libau. — Orrik, Christiansen, ank. hertil

20. April fra Danzig. — Oscar II, Hempel, afg. fra Kristiansand 20. April til New York. — Perm, Christensen, ankom hertil 23. April fra Antwerpen. — Pregel, Olsen, ankom til Pillau 18. April fra Antwerpen. — Rita, Schibbye, ank. til Hamburg 19. April herfra. — Seine, Dampt, ank. til Danzig 15. April fra Stettin. — Texas, Hansen, afg. fra Newcastle 12. April til New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom hertil 19. April fra Riga. — Tiber, Bech, afg. pass. Gibraltar 21. April hertil. — Thyra, Fischer, ankom hertil 19. April fra Riga. — United States, Wulff, ankom til New York 17. April herfra. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 22. April fra Libau. — Viking, Meyer, ank. hertil 20. April fra Lissabon. — Ceres, Gad, ankom hertil 16. April fra Leith. — Holar, Svan, ankom til Reykjavik 16. April fra Leith. — Laura, Aasberg, afg. fra Reykjavik 22. April til Vestlandet. — Morse, Jacobsen, afg. fra Bordeyrri 20. April til Blonduos. Skalholt, Larsen, ankom til Bordeyrri 17. April fra Reykjavik. — Tjaldur, Rothe, ankom hertil 20. April fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, afg. herfra 23. April til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Sfax 11. April. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Stettin 21. April. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Stettin 20. April. — Erik II, A. S. Mahneke, afgik fra Kbhvn. 23. April. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Methil 22. April. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Liverpool 19. April. — Uffe, Juul Larsen, ank. til Stettin 22. April. — Knud II, Meyer, ankom til London 22. April. — Danmark, Kræmer, ankom til Sunderland 21. April. — Ragner, Holst, ank. til Chantenay 21. April. — Skjold, Rise, afg. fra Stettin 21. April. — Halfdan, Hansen, afg. fra Catania 20. April. — Olaf, J. P. Jørgensen, afg. fra Sapelo 20. April. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Rotterdam 19. April. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Bordeaux 22. April. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ankom til Swansea 21. April.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Vejle 21. April. — Vagn, Mikkelsen, afg. fra Sfax 14. April. — Ulf, Drescher, ankom til Pomaron 20. April.

Det dansk-rusiske Dampskibsselskab. Russ. Rasmussen, afgik fra New York 21. April, best. til Norfolk. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, afg. fra Torre Annunziata 20. April, bestemt til Konstantinopel. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Dunkerque 19. April. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Fernandina 19. April. — Helmer Mørch, Thorsøe, ankom til Blyth 19. April. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Algier 13. April, bestemt til Kbhvn. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Rotterdam 12. Februar. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Colastine 29. Marts. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Cardiff 17. April til Palermo. — Johan Siem, Petersen, afg. fra Libau 18. April, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Liverpool 20. April, best. til Reval.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Sunderland 20. April. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Sunderland 19. April. — Hamlet, Lau, ankom til Rotterdam 16. April. — Helge, Olsen, ankom til Libau 17. April. — Rolf, Olsen, ankom til Newcastle 18. April. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afgik fra Riga 21. April.

Helmdal. Helga, Olsen, ankom til Sundsvall 23. April. — Martha, Christensen, ank. til Huelva 29. Marts. — Elna, Rathje, afgik fra Arzew 17. April. — Therese, Pedersen, afgik fra Nizza 20. April. — Simone, Møller, afg. fra Huelva 16. April. — Jeanne, Løffler, ank. til Seaham 19. April. — Vera, Rise, ank. til Burntisland 23. April. — Daisy, Leth, ank. til Seaham 23. April.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afg. fra Newcastle 20. April, best. til Kbhvn. — Nancy, Jessen, ank. til Burntisland 18. April. — Nautik, Nielsen, ankom til Arbroath 23. April. — Nordsean, Gram, afgik fra Pillau 18. April, best. til Windau. — Nexos, Basse, ank. til Methil 21. April. — Nora, Pedersen, ank. til Rotterdam 20. April. — Fylla, Christensen, afg. fra Danzig 20. April, best. til London. — Gerda, Iversen, afgik fra Esbjerg 23. April, bestemt til Hamburg. — Hebe, Nielsen, afgik fra Bremerhaven 23. April, bestemt til Reval. — Napoli, Brinch, ankom til Dunston 20. April. — Dagmar, Mathiasen, ankom til Barry Dock 22. April. — Nerma, Lauritzen, afgik fra Greenock 22. April, bestemt til Swansea. — Alta, Uldall, afg. fra Methil 22. April, best. til Königsberg.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Odessa 23. April. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Savona 23. April. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Rufisque 23. April. — Urania, Clausen, ank. til Hamburg 18. April. — Svend, Petersen, afg. fra Seaham 21. April.

Nordsean. Nordland, Møller, ank. til Methil 20. April. — Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra London 23. April. — England, Andersen, ankom til Boness 21. April. — Holland, Poulsen, ank. til Rouen 20. April. — Rusland, Madsen, afgik fra Kjøbenhavns Red 23. April.

Jylland. Ebba, Meinertz, afgik fra Tunis 18. April, best. til Ghent. — Ingrid, Winther, pass. Frederikshavn 21. April, best. til Kratzwieck. — Karen, Eriksen, ankom til Lübeck 21. April.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Drogheda 18. April. — Alexy, Lorentzen, afgik fra Rotterdam 20. April, best. til Riga. — Dagny, Fischer, ankom til Sharpness 23. April. — Mary, Clausen, ankom til Ghent 17. April.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Swinemünde 22. April. — Russia, Poulsen, ank. til South Shields 22. April. — Livonia, Skov, ankom til Dunston 18. April.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Dartmouth 21. April, best. til Neufahrwasser. — Gallia, Nielsen, afg. fra Sunderland 21. April, best. til Stettin. — Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Lübeck 21. April. — Sarmatia, Pedersen, ankom til Stettin 17. April.

Inga. Carbonia, Winckler, ankom til Ghent 23. April. — Estonia, Larsen, ankom til Rotterdam 19. April.

Dan. Fionia, Hansen, ankom til Ghent 21. April. — Selandia, Troensegaard, afgik fra Nakskov 23. April, best. til Memel.

Dannebrog. Brattingsborg, Suenson, afgik fra New Orleans 3. April. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kbhvn 24. April. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Stettin 23. April. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Oran 23. April. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Sevilla 9. April. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Barbados 21. April. — Rosenborg Schultz, ankom til Sunderland 24. April. — Skanderborg Jensen, ank. til Huelva 7. April. — Stegelborg, Lund, ank. til Savona 18. April. — Stjerneborg, Lund, ank. til Hamburg 8. April. — Søborg, Fischer, ank. til Sevilla 20. April. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 20. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ankom til Libau 20. April. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Riga 24. April. — Marselisborg, Andersen, ankom til Stettin 18. April. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Huelva 19. April. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Hull 12. April. — Tuhorg Agerlin, ankom til Huelva 16. April. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Oran 20. April. — Vordingborg, Petersen, ankom til Riga 19. April.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ankom til Libau 18. April. — Dansborg, Kühl, afg. fra Rotterdam 23. April. — Jægersborg, Larsen, ankom til Stettin 18. April. — Kallundborg, Nielsen, afgik fra Kbhvn 24. April. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Burntisland 19. April.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Riga 18. April. — Peter Mærsk, Berresen, ankom til Rouen 22. April.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Reval 24. April.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ankom til Methil 22. April.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afgik fra Stettin 21. April.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Newcastle 23. April. — Helene, Sørensen, afgik fra Windau 16. April, bestemt til Calais. — Agnete, Petersen, afg. fra Methil 23. April, bestemt til Wismar. — Hermia, Hansen, ankom til Blyth 23. April. — Alice, Schultz, ankom til Kiel 22. April. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Kiel 19. April, best. til Burntisland. — Sjælland, Sønnichsen, ank. til Lübeck 22. April. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 20. April, best. til Kiel.

Det østasiatiske Kompagni. Nikobar, Rambusch, ankom til Kbhvn. 21. Marts. — Kina, H. P. Berg, afg. fra Marseille 21. April. — Cambodia, Dahlenborg, afgik fra Portland 18. April. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Tellicherry 20. April. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Algier 15. April. — Siam, Cortsen, afgik fra Port Said 4. April. — St. Domingo, Gabe, afg. fra Port Said 17. April. — Indien, Ingemann, afg. fra Havre 20. April. — Cathay, C. Jensen, ank. til Göteborg 21. April. — Siberien, Madsen, afg. fra Hongkong 21. April.

Østasiatisk Kompagni. Vestindisk Afdeling. St. Thomas Hansen, ankom til Habana 20. April. — St. Jan, Christensen, ankom til Antwerpen 22. April. — St. Croix, van Deurs, afgik fra New Orleans 17. April.

Æra. Energi, Svane, ankom til Svendborg 21. April. — Erindring, Nielsen, ank. til Aalborg 20. April.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Rotterdam 16. April. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Vejle 20. April. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Horsens 18. April. — Ajax, Brorsen, ankom til Nakskov 22. April. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Stettin 22. April. — N. G. Petersen, Bloch, ankom til Blyth 17. April.

— N. F. Høffding, Møller, afgik fra Cardiff 18. April. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Swansea 20. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til West Hartlepool 20. April. — London, Bom, ankom til Korsør 22. April. — Paris, Tholander, ankom til Hull 21. April.

Mercur. Berlin, Krogh, afgik fra Lübeck 20. April, best. til Methil. — Wien, Brink, ankom til Huelva 20. April. — Roma, v. Thun, afgik fra Frederikshavn 21. April, best. til Howdon.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ankom til Methil 16. April. — Clara, Nagleby, ankom til Methil 22. April. — Erik, Poulsen, ankom til Kallundborg 18. April. — Axel, Christensen, afgik fra Kbhvn. 20. April, best. til Methil. — Josey, Damm, ankom til Huelva 6. April. — Absalon, Jensen, ankommet til Bristol. — Ulrik Holm, Bennelycke, ank. til Korsør 24. April. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Aarhus 17. April. — Angantyr, Holm, ankom til Sharpness 20. April. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ankom til Neufahrwasser 23. April. — Farinatyr, Nielsen, afgik fra Penarth 18. April, bestemt til Libau. — Veratyr, Villadsen, ankom til Playa de Carvajal. 18. April.

Frøen. Austa, Bagger, ank. til Roval 20. April. — Freja, Nielsen, ank. til Kolding 21. April. — Tor, Hørstedt, ankom til Wolgast 21. April. — Hertha, Rasmussen, ank. til Kiel 8. April. — Express, Madsen, ankom til Lübeck 17. April.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Larsen, afg. fra Middlesbro 23. April.

Europa. Europa, Hansen, ankom til Methil 23. April. — Tyskland, Danstrup, ankom til Pillau 21. April.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, afgik fra Methil 21. April, best. til Aalborg. — Jens Bang, Kusk Jensen, afgik fra Vejle 22. April, bestemt til Tyne Dock. — Margrethe, Lund, afgik fra Aalborg 20. Marts, bestemt til Methil. — Hennig, Clemmensen, afgik fra Methil 23. April, bestemt til Aalborg.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, ankom til Thisted 21. April.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, ankom til Lemvig 21. April. — Inga, Pedersen, ankom til Aalborg 19. April. — Urda, Jacobsen, afgik fra Rio Grande 22. April, bestemt til Falmouth. — Yrsa, Pedersen, ankom til Cadiz 19. April.

Rønne. Nestved, Hermansen, ankom til Colberg 16. April. — Prøven, Bidstrup, ankom til Karlskrona 18. April. — Freja, Bech, ankom til Karlskrona 18. April. — John Jintze, Jacobsen, ankom til Colberg 19. April.

Svendborg. Emanuel, Bontzen, ankom til South Alloa 5. April. — Lotz, Hansen, ankom til Pontrieux 7. April. — Lilly, Rasmussen, ankom til Guernsey 16. April. — Ariel, Ravnemose, ankom til London 16. April. — Britannia, Rasmussen, ankom til Weston Point 17. April. — Standard, Rasmussen, ankom til Pillau 18. April. — Urda, Pilegaard, ankom til Dysart 17. April. — Noah, Poulsen, ankom til Jøffe 18. April. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til London 16. April. — Haabet, Andreassen, ankom til Fowey 5. April. — Kristine, Gommesen, ank. til Risør 15. April. — Newsky, Nielsen, ankom til Harburg 16. April. — Erik, Christensen, ankom til Stettin 18. April. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Drammen 19. April. — Roska, Petersen, ankom til Dysart 18. April. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Montrose 18. April. — Embla, Mikkelsen, ankom til South Alloa 20. April. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Leith 20. April. — Neptunus, Jensen, ank. paa Dysart Red 20. April. — Gæa, Petersen, ankom paa Penarth Red 10. April. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Stockholm 20. April. — Najaden, Rasmussen, ankom til Fowey 8. April. — Laura, Petersen, ankom til Randers 21. April. — Ludvig, Larsen, ankom til Lissabon 21. April. — Trion, Nielsen, ankom til Swinemünde 21. April. — Martin Niisson, Petersen, ank. til Kongsberg 21. April. — Jørgen King, Fisker, ankom til Stettin 20. April. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Kulmar 21. April. — Aktiv, Mouritson, ankom til Degerhamn 22. April. — Græthe, Hansen, ankom til Alloa 22. April. — Martin, Wilde, ankom til Feyshan 20. April. — Alma, Hansen, ankom til London 21. April. — Lyø, Jensen, ankom til Gotland 21. April. — Saga, Clausen, ankom til Swinemünde 19. April.

Års. H. H. Petersen, Christensen, ankom til Frederikshavn 16. April. — Mariane, Petersen, ank. til Kragerø 5. April. — Nathalie, Eriksen, ankom til Crosie 15. April. — Fred, Friis, ankom til Gøteborg 16. April. — Astræa, Rasmussen, ankom til Halmstad 16. April. — Malfridur, Jansen, ankom til Warnemünde 16. April. — Veritas, Staugaard, ankom til Fowey 16. April. — Habil, Rasmussen, ankom til Drammen 14. April. — Alma Marie, Andersen, ankom til Dysart 17. April. — Karen, Albertsen,

ankom til Travemünde 16. April. — Likka, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 16. April. — Maren, Clausen, ankom til Svendborg 17. April. — Hydra, Albertsen, ank. til Boness 17. April. — Christiane, Bager, ankom til Nyköping 17. April. — Argus, Jensen, ankom til Portsmouth 17. April. — Maagen, Mortensen, ankom til Halmstad 17. April. — Kronen, Hermansen, ank. til Halmstad 17. April. — Vera, Mygind, ankom til Paluten 17. April. — Mette, Andersen, ankom til Halmstad 16. April. — Alta, Albertsen, ankom til Swinemünde 18. April. — M. Hay, Petersen, ankom til Bridgeness 18. April. — Agnes, Christensen, ankom til Brake 17. April. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom til Appledore 17. April. — Dannebrog, Christensen, ank. til Kristiania 18. April. — Rolf, Christensen, ankom til Aalborg 18. April. — Bien, Petersen, ankom til Swinemünde 18. April. — Emilie, Hansen, ank. til Fredericia 19. April. — Thor, Kromann, ank. til Bahia 18. April. — Atlantic, Rasmussen, afgik fra Trinidad 18. April, bestemt til Danzig. — Johanne, Østermann, ankom til Trelleborg 19. April. — Albertine, Madsen, ankom til Travemünde 18. April. — Freya, Petersen, ankom til Travemünde 18. April. — Argus, Thomsen, ankom til Kjøbenhavn 19. April. — Eden, Petersen, ankom til Cadiz 19. April. — Svalen, Rosenbeck, ankom til Ramsey, Isle of Man 19. April. — Thea, Friis, ankom til Paimpool 19. April. — Svanen, Møllmann, ank. til Bogense 19. April. — Elise, Petersen, ankom til Svendborg 20. April. — Adole, Rasmussen, ankom til Karlshamn 20. April. — Bertha, Carlsen, ank. til Karlshamn 20. April. — Norden, Rasmussen, ankom til Ministrode 19. April. — Levi, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 18. April. — Ceres, Bager, afgik fra Chatham 17. April, bestemt til Sunderland. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ankom til Cadiz 20. April. — Emanuel, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 18. April. — Hermod, Dreimann, ankom til Stege 21. April. — Kirstine, Rasmussen, ankom til Aalesund 21. April. — Lauritz, Folmer, ankom til Oscarshavn 21. April. — Ofeilia, Clausen, afgik fra Sunderland 18. April, bestemt til Figueira. — Hertha, Krull, ankom paa Dysart Red 21. April. — C. M. Petersen, Petersen, ankom til Kragerø 22. April. — Freden, Andersen, ankom til Frederiksstad 21. April. — Emilie, Friis, ankom til Langesund 21. April. — Neptun, Jensen, ankom til Malme 22. April. — Juliana, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 22. April. — Johanne, Stegmann, ankom til Colberg 22. April. — Ami, Christensen, ankom til Leith 22. April. — Spica, Boye, ankom til Kjøbenhavn 22. April. — Mathilde, Hansen, ankom til Holnes 21. April. — Hildur, Andersen, ankom til Gøteborg 22. April. — Spurven, Petersen, ankom til Hov 22. April. — Nauta, Størke, afgik fra Frederiksstad 19. April, bestemt til Cornarthe. — Th. Lohse, Boye, ank. til Kiel 22. April. — Yrsa, Ruy, passerede Dover 18. April for østg. — Dehora, Petersen, ankom til Schleimünde 22. April.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

I Løbet af 1907 tændes og torændes følgende Fyr saaledes:

Kobbergrund Fyr, Kattogat. Paa S-Enden af Kobbergrund opføres i 16 Fod Vand en c. 45 Fod høj, rød Fyrbaake, c. 2 Kml. N. 80° fra Fyrskibet "Kobbergrund". Ved Byggepladsen er udlagt 4 sorte Fortøjtønder. Fra Baaken skal vises et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 3 S. Flammens Højde: c. 40 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Lysevnen: 14 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Der er ingen Vagt ved Fyret. 57° 8', N. Br. 11° 19' Ø. Lgd.

Spodsbjerg Fyr, Kattogat. Fyret torændes til et hvidt Lyntyr, der hver 1/4 Minut viser To-Lyn, Lyn c. 1/8 S., Mørke c. 3/8 S., Lyn c. 1/8 S., Mørke c. 11 S. Flammens Højde: 130 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 28 Fod højt Taarn, der staar 35 Alen S. 20 1/2° Ø. fra det gamle Fyrhus. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. 55° 58' 35" N. Br. 11° 51' 36" Ø. Lgd.

Naar det ny Fyr er tændt, borttages det gamle Fyrhus. Højen Fyr, Skagerrak. Fyrets Lysevne vil blive forøget til 24 Kml. Under Forandringen vil der fra Taarnets Galleri blive vist et midlertidigt Fyr af samme Karakter som Fyret, men med noget svagere Lys.

Udbyhøj Fyr, Kattegat. Fyrets Lysevne vil blive forøget til henholdsvis 20, 15 $\frac{1}{2}$, og 13 $\frac{1}{2}$ Kml. for hvidt, rødt og grønt Lys.

Hov Fyr, Store-Bælt. Fyret skal forandres til et Linselys, Lysevnen forøges til henholdsvis 18 og 13 Kml. for hvidt og rødt Lys. Under Forandringen slukkes Fyret, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes.

Helnæs Fyr, Lille Bælt. Lysevnen vil blive forøget til henholdsvis 20, 15 $\frac{1}{2}$, og 13 $\frac{1}{2}$ Kml. for hvidt, rødt og grønt Lys.

Skjoldnæs Fyr, Lille-Bælt. Lysevnen vil blive forøget til 28 Kml., og Blinkets Varighed forkortet til c. 4 Sekunder. Hammeren Fyr, Bornholm, Østersøen. Lysevnen vil blive forøget til 23 Kml.

Samtidig med at Lysevnen i de tre Vinkelfyr Udbyhøj, Hov og Helnæs forøges, vil Lysvinklerne muligvis blive lidt forandret.

Kattegat. Jylland Ø.-Kyst. Grenaa. Den røde Lanterne, der brændte V. for Havnen ved Grenaa, naar Skib afgik, tændes ikke mere.

Samsø V. I Dagene fra 22de—31te Maj 1907 afholdes efter Mørkets Frembrud Skarpskydningsøvelser N. for Svane-Grund, N. fra og S. efter ind mod Midten af Svane-Grund. Naar der skydes, belyses Feltet, hvorover der skydes, med elektriske Søgelys. Saalænge disse er i Virksomhed, advares mod at komme ind paa det Felt, der ligger mellem Søgelysene og S.-Enden af Svane-Grund.

Sundet. Amager. Dragør Havn. Fra Dragør Havn er gravet en 250 Alen lang og 75 Alen bred Rende, der med 8 $\frac{1}{2}$ Fods Dybde gaar ØNØ. ud til dybere Vand.

Store-Bælt. Langeland V. Stoense-Løb. Over Stenen, som ligger i Stoense-Løb, 220 Alen SØ. t. Ø. for Risprikken med to Koste Rødgrund S., er der kun 6 $\frac{1}{4}$ Fod Vand. En Stage med grønt Flag er midlertidigt udsat ved Stenen.

I Nærheden af denne Sten er der fundet flere andre med kun 9 à 10 Fod Vand, saa at man i den N.-lige Halvdel af Løbets V.-lige Indløb kan paaregne 9 Fods Dybde.

Østersøen. Faxe-Bugt. Nordmands-Hage. Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost paa Nordmands-Hage NV.-Side er flyttet c. 1 Kbl. N. eiter og ligger nu i 7 Fv. Vand, paa 55° 10' N. Br. 12° 8' Ø. Lgd.

Isefjord. I Dagene fra 6te—7de, 10de—11te, 13de—18de og 21de—24de Maj samt 4de—6te Juni 1907 afholdes efter Mørkets Frembrud Skarpskydningsøvelser paa Yder-Bredning i Isefjord. fra Nykjøbing-Bugt i Retning af Jægerspris. Naar der skydes, belyses Feltet, hvorover der skydes, med elektriske Søgelys. Saalænge disse er i Virksomhed, advares mod at komme ind paa det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Jægerspris.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Vaddö Kanal. Bagghus. Fyret ved Bagghus Færge har nu en Flammeøjde af 8 Fod.

Tyskland. Grosses Stettiner Haff. Fyrskibet „Woitzig“. Fyrskibet „Woitzig“ har nu i Stedet for rødt Flag to røde Balloner paa Toppen.

Trave. I Trave uddybes i Nærheden af Schlutup. Der vises derfor midlertidigt en rød Lanterne paa Schlutup Anlægsbro og en hvid Lanterne paa Duc d'Alben nærmest ovenfor Schlutup Gennemgravning.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohus. Albrektsund. Det uddybede Løb i Albrektsund skal om kort Tid afmærkes paa N.- og Ø.-Siden med 6 Stager med Kost og 3 røde Tønder med Kost, paa S.- og V.-Siden med 1 Stage og 8 sorte Tønder, fra 57° 52' 55" N. Br. 11° 36' 17" Ø. Lgd. til 57° 52' 1" N. Br. 11° 38' 48" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Altenbruch. Det firmastede Skib „Wanderer“ er sunket ved Altenbruch mellem Tønde Nr. 17 og 18, c. 4 $\frac{1}{4}$ Kbl. fra den sidste. Vraget rager halvt ud i Farvandet og er med Lavvande til Dels over Vandet. En Damper, som ligger ved Vraget, viser 10 sorte Balloner eller to hvide Lanterner lodret for hinanden paa den Side, hvor den skal passeres, to Kegle med Grundfladerne sammen eller en rød over en grøn Lanterne paa den modsatte Side.

Mühlenfleth. Agterdelen af Vraget af „Ashbrooke“ ud for Mühlenfleth er borttaget og Afmærkningen inddraget.

I Elben er Sommerafmærkningen mellem Altona og Harburg foretaget.

Weser. Mellem Bremerhaven og Bremen er Sommerafmærkningen foretaget.

Jade. Wilhelmshaven. Fra den 10de Maj 1907 er der inden for Wilhelmshaven Kriqshavns Omraade Lodstvang for alle Handelsskibe paa 500 Register Tons og derover.

Holland. Friësche Zeegat. Plaatgat. I Plaatgat er Afmærkningen forandret saaledes: Anduvningstønden er flyttet og ligger i 35 Fod Vand, paa 53° 31' 30" N. Br. 5° 58' 52" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 1 er udlagt i 24 Fod Vand, paa 53° 30' 32" N. Br. 5° 59' 49" Ø. Lgd. En Stumpstønde Nr. 1 er udlagt i 22 Fod Vand, paa 53° 30' 51" N. Br. 6° 0' 8" Ø. Lgd. De indad liggende Tønder forandrer Nummer. Den mindste Dybde i Løbet er 13 Fod, ud for Stumpstønde Nr. 2, tidligere Nr. 1.

Zeegat van Terschelling. Stortemelk. I Stortemelk er Afmærkningen forandret saaledes: Den røde Lystønde Nr. 5 er flyttet og ligger i 31 Fod Vand, 53° 18' 55" N. Br. 5° 5' 19" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 6 er inddraget. Spidstønde Nr. 7 har nu Nr. 6. Den røde Lystønde Nr. 8 har nu Nr. 7 og er flyttet og ligger i 29 Fod Vand i Linjen Vlieland Vuurduin Fyr og Stortemelk høje Fyr overet, paa 53° 18' 46" N. Br. 5° 7' 49" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 9 med Ballon er inddraget. Spidstønde Nr. 10 har nu Nr. 8. Omtrent 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Kegle, som er inddraget, er i 20 Fod Vand udlagt en Stumpstønde Nr. 7 med afkortet Kegle.

Inschot og Blauwe Slenk. I Inschot og Blauwe Slenk er de fem Lystønder nu udlagt. Harlingen hvide, faste Fyr overet med rød Lystønde Nr. 8 a leder i den læge Del af Blauwe Slenk mellem Spidstønde Nr. 8 og Stumpstønde Nr. 10.

Fyrskibet „Haaks“. Paa Fyrskibet „Haaks“ er Gnist-telegraf-Stationen nu oprettet. Stormvarsel-Stationen er ikke endnu i Virksomhed.

Zeegat van Texel. Schulpengat. I Schulpengat er der paa den V.-lige Inderbarre, mellem den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Kegle i Westgat og den røde Lystønde Zwemmer, en mindste Dybde af 27 Fod. Paa den Ø.-lige Inderbarre, mellem den rød og sort tærnedede Stumpstønde og Spidstønde Nr. 6 i Schulpengat er der en mindste Dybde af 18 Fod.

Texel Red. Fort Harssens. Mellem 24de April og 1ste Maj og mellem 15de og 31te Maj 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Harssens over Texel Red i indtil 7,200 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses paa Fortet rødt Flag og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: rødt og hvidt Flag betyder N., hvidt og sort NØ. og sort Ø.

Zuiderzee. Lemmer. I Indløbet til Lemmer Havn er Dybden 8 Fod.

Fartejet, som var sunket i Kurslinjen Kampen—Amsterdam, er optaget og Afmærkningen inddraget. 52° 30' N. Br. 5° 25' 44" Ø. Lgd.

Fort Pampus. Mellem 24de April og 1ste Maj og mellem 15de og 31te Maj 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus i indtil 7,200 Alens Afstand fra Fortet, og mellem NV. t. V. gennem N. og Ø. til SØ. t. Ø. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og paa Batterierne Diemerdam og Durgerdam, V.-Batteriet ved Muiden og paa Muiderberg Kirkegaard.

Et Vrag ligger sunket i Zuiderzee, paa 52° 33' 40" N. Br. 5° 10' 14" Ø. Lgd. En Vragtønde ligger ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner.

Fort IJmuiden. Mellem 24de April og 1ste Maj og mellem 15de og 31te Maj 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort IJmuiden i indtil 7,200 Alens Afstand fra Fortet, og mellem NV. t. N. og SV. t. S. fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Fort Hoek van Holland. Mellem 24de April og 1ste Maj og mellem 15de og 31te Maj 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland i indtil 5,000 Alens Afstand fra Fortet, og i Retninger mellem Fortet og et rødt Flag N. for og et rødt Flag S. for Zeegat Hoek van Holland. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Zeegat van Brouwershaven. Noordergat (Krammer). Spidstønde Nr. 4 i Noordergat er flyttet og ligger i 14 Fod Vand paa 51° 30' 5" N. Br. 4° 14' 12" Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque. Et Fiskerfartøj er sunket i 5 Fv. Vand i Passe Ouest til Dunkerque Red, paa N.-Siden af Banc de Mardyck, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. ØSØ. fra Fyrskibet „Dyck“. 51° 3' N. Br. 2° 9', Ø. Lgd.

Banc de Nieuport. Om kort Tid udlægges en hvid og rød vandret stribet Lys- og Klokketønde i 32 Fod Vand ved SV.-Spidsen af Banc de Nieuport, c. 12 Kml. NØ. for Indløbet til Dunkerque. Den viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 22 Fod. Synsvidden: 6 Kml. 51° 10' 34" N. Br. 2° 37' 14" Ø. Lgd.

Calais Red. Da Banc des Ridens har forandret sig, bør man ved Besejling af Calais holde sig V. for Calais store Fyr overet med Fyret paa Ø.-Molen indtil Walde Fyr pejles N. for Ø.

England. Blyth. I Midten af Juli 1907 tændes paa Yderenden af den ny Ø.-Pier ved Blyth et hvidt Lynfyrr, der hver 10 S. viser Fire-Lyn, Lyn $\frac{3}{10}$ S., Mørke 1 $\frac{1}{10}$ S., Lyn $\frac{3}{10}$ S., Mørke 1 $\frac{1}{10}$ S., Lyn $\frac{3}{10}$ S., Mørke 1 $\frac{1}{10}$ S., Lyn $\frac{3}{10}$ S., Mørke 4 $\frac{1}{10}$ S., Flammens Højde: 61 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Hvidt Taarn.

I samme Taarn tændes et rødt, fast, Fyr, der lyser fra S. 14° Ø. til S. 32° Ø. og fra N. 69° Ø. gennem N. til N. 36° V. Flammens Højde: 43 Fod.

Taaesignal gives med Klokke, hvorpaa hver 10. S. slaas Et-Slag. 55° 7' N. Br. 1° 29' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Dieppe. Paa den Ø-lige Bølgebryder, som er under Nedbrydning, ved Dieppe, vises et rødt Flag og om Natten en rød Landterne.

England. Plymouth Sound. I Plymouth Sound er den rød og hvid tærnedede Stumptønde ved New-Grounds ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Blinkfy. 50° 20,5' N. Br. 4° 9' V. Lgd. Den sorte Spidstønde ved Mallard er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Blinkfy.

Irland S.-Kyst. Fyrskibet „Coningbeg“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, som viser samme Fyr fra Stornasten og har en Ballon paa den agterste Mast. Taaesignalet er ogsaa uforandret. 52° 2,2' N. Br. 6° 39,4' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. La Banche. I 1907 anbringes en Taaesrompet ved La Banche Fyrs øverste Galleri. Den skal hver 1/2 Minut give Et-Stød, Stød 3 S., Pause 27 S. 47° 10' 39" N. Br. 2° 28' 5" V. Lgd.

Spanien. Kap Finisterre. Paa Grund af Havari paa Taaesignalapparatet paa Kap Finisterre gives midlertidig intet Taaesignal ved Fyret.

Marokko. Kap Spartel. Fra 1ste Maj 1907 gives paa Kap Spartel Taaesignal med Knaldsignal hver 3 Minutter. 35° 17' N. Br. 5° 56' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York og Connecticut. I New York og Connecticut er samtlige Lystønder atter udragt og Spirtønderne, som i Vinter har ligget paa deres Stationer, inddraget.

New York. East River. South Brother Island Ledge. South Brother Island Ledge Fyrbaake er atter opført og Fyret ændt. 40° 47' 34" N. Br. 73° 53' 57" V. Lgd.

Hudson River. Vraget af den midt i Hudson River sunkne Kullægt er borttaget og Afmærkning inddraget.

Vraget af Færgebaaden „Peterson“, som var sunket 2/3 Kbl. fra Pier 48 i New York City, er borttaget og Afmærkning inddraget.

South Carolina. Fyrskibet „Martins Industry“ har Nr. 29.

Florida. Florida Reefs. Ajax Reef. Den hvide Jernbaake, mærket M., paa Ajax Reef er atter opført.

Pickles Reef. Baake F., paa Pickles Reef, mangler. 24° 59' 22" N. Br. 80° 25' 0" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Mobile Ship Channel. Det røde, faste Fyr Mobile Ship Channel Nr. 16 A er nu tændt og det midlertidige, røde Fyr slukket.

Mississippi. Mississippi Sound. Ship Island Pass. West Bank Tønde Nr. 3 A i Ship Island Pass er flyttet 1 1/2 Kml. N. hen for at afmærke V.-Banken i Ship Island Pass.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Magellan Straith. Broad Reach. Rio Seco Creek. Et hvidt, fast, elektrisk Lys kan brænde paa Pierhovedet i Rio Seco Creek. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Lys et brænder, naar Skib ventes eller der losses eller lades. 33° 4' 10" S. Br. 70° 50' 55" V. Lgd. Tre lignende Lys kan vises ved en Fabrik inde i Landet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.-Kyst. Isola del Giglio. Fyret paa Pynt Fenajo, Isola del Giglio N.-Spids, viser Lys i 8 S., Mærke 3 S.

Algier. Cap de Fer. Cap de Fer Fyr er slukket og et midlertidigt, hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. tændt paa Taarnets Galleri. Lysevnen: 14 Kml. Det ny Fyr, der er et hvidt Lynfy, der hver 15 S. viser Tre-Lyn, kan brænde til Forsøg. 37° 4' 50" N. Br. 7° 10' 28" Ø. Lgd.

Cap Bougaroni. I 1907 slukkes Cap Bougaroni hvide, faste Fyr og paa Pynt Sidi bou Burnous tændes et hvidt Lynfy, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn 0,30 S., Mærke 2,31 S., Lyn 0,38 S., Mærke 6,33 S. Lysevnen 34 Kml. Taarn, 34 Fod højt ved hvidt Beboelseshus.

Under Arbejdet slukkes Cap Bougaroni Fyr, og et midlertidigt, hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S. tændes paa Fyrtaarnets øvre Terrasse. Lysevnen: 14 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

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

Bay of Bengal. Chittagong. South Patches Shoal. Fyrskibet „Sout Patches“, der viser et hvidt, fast Fyr, er atter udlagt paa Station. 21° 29' N. Br. 91° 36' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Soegali Klip SØ. Hindringen i Kml. SØ. for Soegali Klip findes ikke.

N.-Enden af Pynt Pemalang hvor Tjiomaltrivier udmunder, er tiltaget N. efter til 6° 47' 32" N. Br. 109° 29' 0" Ø. Lgd.

Gaspar Straten. Macolesfieldstraat. Lepar. Laboe. Det hvide, faste Fyr paa Hoek Laboe er forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 3 S. viser Et-Blink, Blink 1 S., Mærke 2 S. Synsviddens: 13 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Hvid, 64 Fod høj Fyrbaake. 2° 57' S. Br. 106° 54,6' Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Kusan Po. I Kusan Po er følgende Baaker opført: En rød, cylindrisk, 19 Fod høj Baake paa Klippen, som falder 9 Fod tør, fra Kaiya To V.-Ende i S. 2° Ø. og fra Iubu Somu i S. 68 1/2° V. En rød, cylindrisk, 17 Fod høj Baake paa Klippen, som falder 14 Fod tør, fra Kaiya To V.-Ende i S. 44 1/2° Ø. og fra Iubu Somu i S. 23° Ø. En rød, cylindrisk, 13 Fod høj Baake, paa Klippen, som falder 17 Fod tør, fra Iubu Somu i S. 76 1/2° Ø., og fra Churitsu Somu i N. 30° V.

Korea Ø.-Kyst. Yung Hing Bay. On Shan Tin (Geanan Bay). Paa Chotoku To er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys med to røde Vinkler over Grundene SØ. og VNV. for Øen. Flammens Højde: 46 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvidt, fir-kantet, 8 Fod højt Fyrhus. En rød og sort vandret stribet Spidstønde med Ballon er udlagt ved hver af de ovennævnte Grunde.

Goshkevitch Bay. I Goshkevitch Bay ligger følgende Grunde: En 8 Fod høj Klippe Churupawii, 1 2/5 Kbl. S. 54° V. fra Kunkutchii (West Point). En 4 1/4 Fv. Klippe 1/5 Kbl. S. 47° V. fra samme Pynt. En 1 1/4 Fv. Klippe 1 Kbl. S. 11° Ø. fra samme Klippe.

Japan. Kyushu N.-Kyst. Fukuoka Bay. Nokono Shima SV. En 1 1/4 Fv. Klippe, Jokuan Se, ligger 9 1/5 Kbl. N. 24° V. fra Nagatari Yama c. 400 Fod højt liggende Trianguleringsmærke og i S. 82° V. fra Odonno Hana Trianguleringsmærke.

Naikal. Shimonoseki Strait. Dampere „Chinkai Maru“ er sunket paa NV.-Kant af Kanabuse Se, 1/4 Kbl. N. 64 1/2° V. fra Kanabuse Se Fyr. Masterne er over Vandet.

Bungo Channel Ø.-Kyst. I Uwajima Bay ligger en Klippe, Iwashii Baye, som falder 3 Fod tør, 1 Kbl. S. 10° V. fra Naka Shima og i S. 75° V. fra Aka Saki Yderende. 33° 12' 25" N. Br. 132° 23' Ø. Lgd.

Ved Hirajo Port ligger en 2 1/4 Fv. Klippe paa 32° 58' 32" N. Br. 132° 27' 14" Ø. Lgd.

Shikoku N.-Kyst. Obe Bay (Obe Hato Ura). 4 1/4 Fv. Grunden, der er rapporteret at ligge i Obe Bay, c. 2 Kml. N. 24° Ø. fra Kc Shima Top, er forgæves eftersøgt og udtaget af Kortene. 34° 6' 12" N. Br. 132° 53' 48" Ø. Lgd.

Honshu N.-Kyst. Mutau Kaiwan. Aomori Ankerplads. Vraget af Dampere „Chitose Maru“, som laa sunket c. 1/2 Kbl. fra Landingsbroen paa Aomori Ankerplads, er borttaget.

INDHOLD:

Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, den 25. April 1907. — Responsum angaaende Forsikring af Dækslast. — Tysk Søreressag. — Fragtmarkedet. — Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Generaltorsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Setaende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. April 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	98 ³ / ₄ —99 ¹ / ₄	99	99 ¹ / ₄
Danmark.....		73	73 ¹ / ₂
Norden.....		98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	76 ¹ / ₂ —77	76 ¹ / ₂	77
Carl.....	94	94	94 ¹ / ₂
Dannebrog.....	91	90 ³ / ₄	91
Skjold.....	72—71 ³ / ₄	71 ³ / ₄	72
Urania.....		55 ³ / ₄	57
Union.....		78 ¹ / ₄	79
Dampsk. af 1896.....	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₄	90
Højmdal.....		107 ¹ / ₂	112
Østasiatiske.....	138 ¹ / ₄ —138—137 ³ / ₄	138 ¹ / ₄	138 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....	30 ¹ / ₂ —31	30 ¹ / ₂	31
Gorm.....		94	96
Torm.....		—	—
Inga.....		74 ¹ / ₂	79
Cimbria.....		80	92
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....	32—31 ¹ / ₂	31	31 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		60	75
Dansk-russisk Dampsk.....	112 ¹ / ₂ — ³ / ₄	112 ¹ / ₂	113
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	105
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		85 ¹ / ₂	86
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.....		88 ¹ / ₂	90
4 % — — — 2. Serie..		94	94 ¹ / ₄
4 % — — — 1. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		88	88 ¹ / ₂
4 % — — — 7. — ..		94	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92 ¹ / ₄	92 ³ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		94	94 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	150 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	150 ¹ / ₄	150 ¹ / ₂
Privatbank.....	124— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	133— ¹ / ₄	133	133 ¹ / ₄
Handelsbank.....	138— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	138 ¹ / ₄	138 ¹ / ₂
Grundejerbank.....		117 ¹ / ₂	118
Burm. & Wain.....	97 ³ / ₄ —98 ¹ / ₂	97 ³ / ₄	98
Helsingør Jærnsk.....	98 ¹ / ₂	98 ¹ / ₄	98 ³ / ₄
Sukkerfabr.....	189 ³ / ₄ —90	189 ³ / ₄	189 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	145 ¹ / ₂ — ³ / ₄ — ¹ / ₄	145 ¹ / ₄	145 ¹ / ₂

Væxelkurser d. 23. April 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.21	18.21
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. April 1907.

Russiske Noter.....	213.65
4 % Russiske Consols.....	74.50
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	—
5 % Mexikanske 1899.....	100.70
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — — 1890.....	91.40

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

„Foren. Dampsk.“ 84,000, „Ny foren. Dampsk.“ 46,000, „Union“ 4,000, „Skjold“ 30,000, „Danmark“ 2,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 16,000, „Urania“ 36,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, Østes. Komp.“ 298,000, „Helsingør Dampsk.“ 3,600.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHI“
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Nord-Jylland

Santlige Medlemmer af Sejlskibs-Afdelingen i „Dansk Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ Tolddistrikterne Aalborg, Nibe, Frederikshavn, Læsø Hobro, Mariager, Randers og Grenaa indvarsles til Møde i Handelsforeningens Børssal i Aalborg Onsdag den 8 Maj Eftm. Kl. 2¹/₂ for at foretage Valg af 2 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A. Ved dette Valg tilkommer der hvert Medlem en Stemme for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde indtegnet til Ulykkesforsikring.

Aalborg, den 19. April 1907.

For Kredsafdelingen

P. Rechnitzer.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provincesbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDLET,

„Hvalvingen“ ved Nikolai Taarn.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5.50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9.50

Viderefors. handlede Rabat.

En brugt

Damp- eller Motorbaad 20
à 30 Tons, indrettet til Fragt-
og Passagerfart, ønskes til
Købs. Billet, mrk.: „Damp-
baad 248“, med Oplysning
om Brændselsforbrug, Fart
samt billigste Pris modtager
dette Blads Kontor.

Foreningen

for Oprettelse af

skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

afholder ordinær Generalforsamling Tirsdag den 14. Maj
Kl. 8 i Holbergsgade 4, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden i 1906 og Forslag for det kommende Aar.
2. Aflæggelse af Regnskabet.
3. Valg af Bestyrelse og Revisorer.

Bestyrelsen.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Mæskværksted
Gaasværksbælt ved Lægebro.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til fagat henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Sandballast

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

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigaretter, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Husk.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25,084.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1888.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
företning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskildte Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og
Speditionssforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsexpeditioner og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmild“.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadebyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og
Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe

Brugte Ankre og Kæder havas Ill Salg.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af
Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.
Kjøbenhavn K.

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15
Telefon 4830

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.

.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

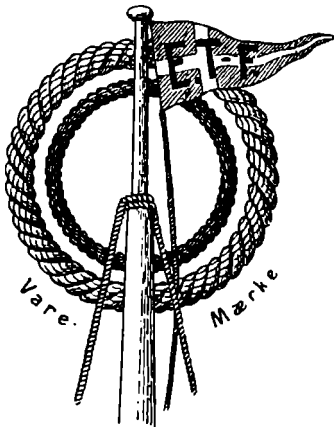
Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsorselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk
Skandinavisk og Engelsk.



Esbjerg Tovværks- Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk
til staaende og løbende
**Gods, Fortøjnings og
Slæbetrosser.**

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Af dansk Skonnertbrig „NANCY“,

c. 224 R. T., bygget 1889 paa Faabø — 1ste Klasse — god
Sejler og i god Stand, for Tiden paa Rejse, er ved Hjem-
komst den største Andel billig til Salg paa Grund af Døds-
fald. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til

Sagfører **P. M. Nørregaard,**
Aarhus.

Dansk Brig „ANNA & MATHIAS“,

236 R. T., 390 D. V., bygget 1890 — 1ste Klasse — paa Faabø
udmærket Sejler og i fortrinlig Stand, for Tiden paa Rejse
fra Rio Grande til nordeuropæisk Havn, er ved Hjemkomst
billig til Salg paa Grund af Dødsfald. Nærmere Oplysninger
ved Henvendelse til

Sagfører **P. M. Nørregaard** i Aarhus.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianderingsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. 701 1101

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Et godt Skib

Lasteevne mindst 1500 Cnt.,
ønskes til Købs af Skipper
**H. P. Hansen, Fjellebroen pr.
Vester Skjærninge.**

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Maj 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumpner
Blåkes Kedler
Higginsons selvvm. Løsebjul og
Bløkke
Davis Farver — Bitumen Patent
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1431. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhryringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jøpse, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luttpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkærspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amallegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —

Central 6890

Str. {173
216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderrolle, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Dispacher L. N. Hvidt's Kontor

er flyttet fra St. Kongensgade 57 til

Nyhavn Nr. 18. Tlf. Nr. 4493.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hertig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er bevilst den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Formandsskiftet i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.



D. TORM



A. CARL

De ni ledende Søfartsorganisationer, der gennem Delegerede danner Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, repræsenterer højst forskellige Interesser. Derfor stod det ogsaa, da Repræsentationen for ti Aar siden oprettedes, for mange som tvivlsomt, om man gennem den kunde naa det, der tilsigtedes: at danne en Sammenlutning til Værn for og Fremme af Skibsfartens offentlige Interesser, saaledes at de fælles Interesser varetoget gennem den fælles Organisation, medens hver Forening opretholdt sin fulde Frihed og Selvstændighed med Hensyn til de for den særlige Interesser. Men de Tvivl, der den Gang næredes, har Tiden ikke givet Medhold. Fællesrepræsentationen har indadtil udviklet et nyttigt Samarbejde mellem Redernes, Navigatørernes, Maskinmestrenes, Assurandørernes og andre Foreninger, og den har udadtil givet Skibsfarten en mere indflydelsesrig Stilling i vort offentlige Liv, end den havde tidligere. Repræsentationens største Betydning maa vistnok siges at ligge deri, at den for Administrationen og Lovgivningsmagten er en raadgivende Institution, hvis Udtalelser om foreliggende Sager nødvendigvis maa tillægges megen Vægt, netop fordi den saa fyldigt repræsenterer alle eller dog de væsentligste af de Interesser, der er knyttet til Skibsfarten; derfor har den kunnet gøre sin Indflydelse gældende i et betydeligt Antal vigtige Spørgsmaal, der i det forløbne Decennium har foreligget til Behandling. Det er interessant at iagttagende, at den samme Tanke, der ligger til Grund for Fællesrepræsentationen, har fundet Udtryk i den nylig gennemførte engelske Sølov, der har en Bestemmelse om, at „Board of Trade“ kan oprette en raadgivende Komite („Advisory Committee“), til Behandling af de Søfarten vedrørende Sager; denne Komites Medlemmer er allerede udnævnt, og den er kommen til at bestaa af Repræsentanter for alle Interesser indenfor Skibsfarten. Den britiske Regering har ved denne Foranstaltning gjort et stort Skridt henimod Skibsfartens Selvstyre i sine egne Anliggender, det samme Maal, som Fællesrepræsentationen her i Danmark stedse har arbejdet for. Forhaabentlig vil dette anspre ogsaa

vor Regering til at udelukke alle uvedkommende Indflydelse fra Skibsfartens Anliggender og kun at søge Raad hos de Institutioner, der repræsenterer Skibsfarten, og som bedst maa kende dens Behov.

Det er i Fællesrepræsentationen som i andre lignende Institutioner, at meget beror paa dens Formand. Han indtager en Stilling, der ikke alene er repræsentativ, men ogsaa er, eller i hvert Fald bør være, indflydelsesrig. Af de ti Aar, i hvilke Repræsentationen har bestaaet, har den nu afgaaede Formand, Skibsreder D. Torm, beklædt Stillingen i henved de syv, og det er da selvsagt, at en meget væsentlig Del af dens Arbejde og dets Resultater er knyttet til hans Navn. Hr. Torm overtog Stillingen under vanskelige Forhold, og naar han nu fratræder efter en Periode, der har bragt saa mange gode Resultater og har fæstnet Repræsentationens Stilling indadtil og udadtil, saa skyldes det for en ikke ringe Del hans personlige Egenskaber. Ikke alene den Evne, han har vist til at forene de mange Interesser om et fælles Arbejde, men ogsaa og særlig den Myndighed, med hvilken han er optraadt som Repræsentationens Formand. Han har som saadan haft en betydelig Indflydelse ved mange vigtige Sagers Behandling. Dette har beroet paa hans nøje, igennem et langt Arbejdsliv erhvervede Indsigt i Skibsfartens Forhold og paa den Tillid, med hvilken han er bleven mødt, fordi han ved sin hele Fremtræden bibragte det Indtryk, at de Anskuelse, han tog til Orde for, var netop dem, der næredes indenfor Skibsfarten. Hertil kom et Forhold, der ikke kan lades ude af Betragtning. Hr. Torm tiltraadte Formandstillingen kort Tid før det politiske Systemskifte i 1901; skønt Fællesrepræsentationen jo er en ganske upolitisk Institution, er det klart, at det kan have en vis Betydning, at dens Leder staaer de ledende Politikere saa nær, at det kan forøge hans rent personlige Indflydelse. Dette har været Tilfældet med Hr. Torm, der hører til samme politiske Retning som de Mænd, der tog Styret i 1901, og dette har været medvirkende til at skabe ham en Indflydelse, som han har

benyttet til Fordel for de Interesser, han var valgt til at repræsentere. Særlig i disse Aar har Hr. Torm været Manden paa den rette Plads. Han har ledet Repræsentationen ad de Veje, det var rettest at gaa, og han har i sin lange Formandsperiode i bedste Forstand „repræsenteret“ Skibsfarten, ikke alene ved de officielle Lejligheder, men ved i det mere dagligdags Arbejde, der falder saa langt bedre i hans Smag, at arbejde støt mod Maalet: Skibsfartens Styre af sine egne Sager. Naar Hr. Torm da nu i sin høje Alder og maaske noget træt af den Modstand og de Bryderier, der er uadskilleligt knyttet til den Stilling han har indtaget, træder tilbage, saa bør man fra Skibsfartens Side vide ham Tak for den Aarrække, i hvilken han beklædte en fremskudt og vanskelig Stilling og beklædte den med saa megen Ære.

Det ligger i Sagens Natur, at der ikke kan siges saa meget om den, der tiltræder, som om den, der fra-træder en Stilling. Om Skibsreder Ad. Carl, der i Gaar valgtes til Fællesrepræsentationens Formand, er dette ogsaa af den Grund mindre nødvendigt, at han er en i det offentlige Liv saa vel kendt Mand. Hr. Carl er Formand i Dampskibsrederi-Foreningen, Næstformand i Fællesrepræsentationen fra dennes Oprettelse, Præsident i „The Baltic and White Sea Conference“ og Indehaver af adskillige andre offentlige Hverv. En Mand bliver ikke saa stærkt benyttet i det offentlige Liv uden at have særlige Betingelser for at deltage i dette. Der er da ikke Tvivl om, at den ny Formands lange og omfattende Erfaring vil komme Fællesrepræsentationen til Gode, og Efterretningen om hans Valg vil sikkert i alle vore Søfartskredse blive modtaget med en Følelse af, at Repræsentationens Ledelse ved det er lagt i den rette Haand. Det Arbejde, Hr. Carl allerede har udført i Skibsfartens offentlige Anliggender, fortjener stor Anerkendelse, saa meget mere som der indenfor Skibsfarten kun er faa Mænd, der ikke skyer de Besværligheder, der følger med offentlig Virksomhed. Naar Hr. Carl nu har paataget sig Hvervet som Fællesrepræsentationens Formand, vil man fra alle Sider erkende, at de Opgaver, der foreligger for Repræsentationen, gør det ønskeligt, at en Mand med hans Indsigt og Erfaring er dens Leder. Disse Opgaver er tilvisse netop nu, da vi forhaabentlig staar overfor den længe forberedte Revision af Sønæringsloven og Lovene om Navigatør- og Maskinistuddannelsen, baade store og vanskelige. Vi véd intet bedre at ønske Fællesrepræsentationens ny Formand, end at der under hans Ledelse maa hidføres en saadan Løsning af disse Opgaver, som vor Skibsfart kræver, og at Hr. Carl derigennem maa faa Lønningen for det Offer, det vistnok er for ham at overtage et nyt og omfattende Hverv.

Kjøbenhavn, d. 2. Maj 1907.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart afholdt i Gaar sit Aarsmøde. Paa dette forelaa Meddelelse om, at Den almindelige danske Skibsførerforening har valgt Kaptajn Chr. Poulsen til Delegeret

i Repræsentationen i Stedet for Kapt. J. V. Fenger, der udtræder af Repræsentationen, Sømandsforeningen Lods J. B. Møller i Stedet for afdøde Havnefoged-assistent Th. Jensen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening Konsul C. P. Lund af Rønne i Stedet for Skibsreder D. Torm, der udtræder af Repræsentationen. Til Repræsentationens Formand for de kommende to Aar valgtes Skibsreder Ad. Carl, og i dennes Sted valgtes Direktør C. Will til Næstformand. Til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgtes Direktør Chr. Kronman og valgtes Kaptajn A. V. Knudsen i Stedet for Kapt. Jacob Holm, der ikke ønskede Genvalg.

Dansk Skibsfart paa Antwerpen i 1906. Det danske Generalkonsulat i Antwerpen meddeler i sin Aarsberetning nedenstaaende Oversigt over den danske Skibsfart i Aaret 1906 ved Antwerpens Konsulatdistrikt:

	Dampskibe		Sejlskibe		Ialt	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Antwerpen ..	210	227,407	19	6,222	229	233,629
Brügge	7	6,654	2	448	9	7,104
Brüssel	»	»	1	95	1	95
Nieuport	»	»	»	»	»	»
Ostende	8	5,671	10	1,694	18	7,365
Ialt...	225	239,732	32	8,459	257	248,194

Antallet af danske Skibe, som indkom i Antwerpens Havn udgjorde i 1906: 210 Dampskibe med 227,407 Tons og 19 Sejlskibe med 6,222 Tons, ialt 229 Skibe med 233,629 Tons; 1905: 205 Dampskibe med 217,230 Tons og 25 Sejlskibe med 10,053 Tons, ialt 230 Skibe med 227,283 Tons.

Man ser saaledes, at medens det samlede Antal Skibe er mindre end i 1905, er den samlede Tonnage større; hvad der skyldes det stadig tiltagende Antal Dampskibe.

Skibsfarten paa New York i 1906. Det danske Konsulat i New York meddeler følgende Oversigt:

Antallet af Skibe, der ankom til New Yorks Havn i 1906, var: 11,702 mod 11,721 det foregaaende Aar. Denne Nedgang falder paa Sejlskibene. Af det samlede Antal var 6,420 Dampskibe og 5,301 Sejlskibe. Af de 4,548 Skibe, der ankom fra fremmede Havne, var Fordelingen paa de forskellige Nationaliteter følgende:

Engelske	1,955	Cubanske	108
Amerikanske	756	Danske	81
Tyske	618	Østrigske	74
Norske	472	Spanske	27
Franske	134	Belgiske	20
Hollandske	136	Andre	41
Italienske	131		

Den danske Skibsfart var i 1906 287,464 Netto Reg.-Tons, og i 1905 244,354 Tons. Denne Forøgelse skyldes væsentligst den Omstændighed, at Skandinavien-Amerika Linjen har sat en ny Baad „C. F. Tietgen“ ind i Farten i 1906.

Aaret 1906 har været et glimrende Aar for Passagertrafikken. Ikke blot var Antallet af Passagerer stort, men den almindelige Velstand gav sig Udslag i Efter-spørgsel efter dyrere Rejseplads, og Priserne var saa-

ledes indrettede ogsaa for de ældre Baades Vedkommende, at der var Plads for enhver Formue og Lejlighed.

Der har ingen Konflikter været, og Selskaberne har — uden nogen fast Overenskomst — arbejdet harmonisk med hverandre. Den rigtige Fordeling mellem Tilbud og Efterspørgsel blev ogsaa fremmet derved, at der kun kom lidt ny Tonnage frem. De to Cunard Turbine Baade kom i Farten i 1906 og vandt almindeligt Bifald. I 1907 vil der komme et stort Antal ny Baade i Farten.

Den samlede Passagertrafik androg:

	1906	1905
1. Kahyt Vestpaa	96,600	89,500
Østpaa	91,000	87,800
2. Kahyt Vestpaa	187,300	146,200
Østpaa	87,800	76,400
3. Kahyt Vestpaa	1,200,000	1,003,000
Østpaa	335,700	246,000

Den danske Linje har befordret 32,855 mod i 1905 24,106 Passagerer.

Den ny engelske Ulykkesforsikring. Blandt de Arbejderlove, der er fremkommen i England i 1906, er den ny Ulykkesforsikringslov utvivlsomt den, der omfatter det største Antal Personer, idet den antages at ville bringe 6 Millioner hidtil ikke erstatningsberettigede Arbejdere ind under Forsikringen. Loven betegner altsaa en meget betydelig Udvidelse af den gældende Lov af 1897. Den omfatter praktisk set saa godt som alle Personer, der ernærer sig ved Arbejde, idet den medtager saa vel Søfolk og Fiskere, Kontor- og Handelsfolk som Tjenestetyende. De eneste Personer, der er undtagne, er saadanne, som beskæftiges paa anden Maade end ved lægmeligt Arbejde og derved opbejærer et Vederlag af over 250 Pd. St. om Aaret, "outworkers", Medlemmer af Politistyrken, Medlemmer af Arbejdsgiverens Familie, for saa vidt de bor i Arbejdsgiverens Hus, samt Personer, der lejlighedsvis beskæftiges ved Arbejde, der ikke vedrører Arbejdsgiverens Næringsvej eller Forretning. Erstatningsbeløbet, der skal betales i Tilfælde af Død eller Invaliditet, er væsentlig det samme som fastsat i Loven af 1897. Men det Tidsrum efter Ulykken, indenfor hvilket en tilskadekommet Arbejder ikke kan gøre Krav paa Dagpenge for den ved Beskadigelsen forvoldte Uarbejdsdygtighed, er reduceret fra 14 til 7 Dage; og hvor Uarbejdsdygtigheden varer to Uger eller derover, skal den ugentlige Understøttelse begynde fra Ulykkestilfældets Dato i Stedet for som hidtil fra d. 14. Dag efter nævnte Dato. Naar en tilskadekommet Arbejder ikke er fyldt 21 Aar, og hans Ugeløn er mindre end 20 sh., kan Dagpengebeløbet fastsættes indtil 100 pCt. i Stedet for til 50 pCt. af hans Ugeløn, forudsat at den ugentlige Understøttelse ikke derved overstiger 10 sh.

En særdeles vigtig Side af den ny Lov er dens Udvidelse til at omfatte visse Sygdomme, fremkomne ved Arbejdet i Virksomheden, saasom Brandbyld, Forgiftning ved Bly, Kviksølv, Fosfor eller Arsenik. Indenrigsministeren er bemyndiget til at udstrække Lovens Bestemmelser til ogsaa at gælde for andre Sygdomme.

Med Hensyn til efterladtes Erstatningskrav kan bemærkes, at den ny Lov giver Børn, fødte udenfor Ægteskab, Ret til Erstatning, saafremt de forsørgedes af den afdøde.

Loven træder i Kraft d. 1. Juli 1907.

(Efter „Tidskrift for Arbejderforsikring“).

Den tyske Sejlskibsflaades Udvikling. Stettin, d. 22. April 1907. Efter Opfordring af „Deutscher Nautischer Verein“ har Korporation der Kaufmannschaft været traadt sammen i Stettin til Drøftelse af Spørgsmaalet om, hvilke Midler der vel kunde anbefales til Udvikling af den tyske Sejlskibsflaade; som

Grundlag for disse Forhandlinger benyttede man den af „Handelsverein in Brake“ forfattede Brochure: „Lage und Unterstützung der Segelschiffahrt“.

Det maatte tilstaaes, at Sejlskibsfarten lider under daarligere Forhold, og at der saa vel i national som i national-økonomisk Henseende maatte foretages noget for at modvirke dens yderligere Nedgang. Efter det udtalte Skøn vilde det bedst kunne opnaas paa den Maade, at man af Statskassen ydede Tilskud til Uddannelsen af ubefarne Søfolk for den mindre Sejlskibsfart. Det er netop de mindre Sejlskibe, som hovedsagelig uddanner Skibsdrenge til Matroses og tilfører Krigs- og Handelsmarinen dygtigt og brugbart Mandskab, mens Skibsdrengene paa Skoleskibe og større Sejlskibe sædvanlig yder Materialet for Skibsofficerer. Hjælpen til Skibsdrengenes Uddannelse burde derfor kun tilkomme de mindre Sejlskibe. Størrelsen af de Skibe, som skulde nyde godt af saadanne Understøttelser, kunde vel fastsættes til omtrent 100 Register-Tons. Angaaende Godtgørelsernes Størrelse og Varighed, saa vel som angaaende Fastsættelsen af, hvilket Antal Skibsdrenge der vilde være at holde paa hvert Skib, vilde man ikke udtale sig, da de vedkommende Forhold ikke var tilstrækkelig bekendt. Efter de faldne Udtalelser kan der først fattes Beslutning derover paa Grundlag af indgaaende Oplysninger, som vil være at indhente af „Deutscher Nautischer Verein“; det anbefales at lade de Nationers Sejlskibsfart studere, som giver Ejerne af mindre Skibe en passende Gevinst, og hvor saadanne derfor fremdeles bliver bygget, hvad der i første Linje skal være Tilfældet i Danmark, og derefter vel ogsaa i Rusland og Sverrig. („Børsen“).

Nord-Østersøkanalen. Et Forslag til Tillægsbevillingslov er i Følge Ritz. Bur. bleven forelagt den tyske Rigsdag d. 27. April. Der foreslaas bevilget 15 Mill. Mark som første Rate til Udvidelse og Uddybning af Nord-Østersøkanalen. De samlede Omkostninger ved dette Foretagende vil beløbe sig til 221 Mill. Mark, og der vil medgaa 7 à 8 Aar, inden Anlægget bliver færdigt.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for Maj Maaned fungerer

Skibsfører N. H. J. Jensen, Østerfarimagsgade 93,
— C. G. Clausen, Kochsvej 23,
Skibsbygger Theisen, Kjøbenhavns Flydedok,
Maskinmester J. V. Gjetting, Sønderborggade 8.

Maskinmestrenes Forening. Paa en i Søndags afholdt Generalforsamling i Maskinmestrenes Forening vedtoges i Følge Ritz. Bur. følgende Resolution:

„Generalforsamlingen vedtager at bemyndige Bestyrelsen i Forening med Lønstarifudvalget til at træffe saadanne Foranstaltninger, som maatte være nødvendige til Gennemførelsen af passende Lønforbedringer m. m.“

Generalforsamlingen blev udsat paa ubestemt Tid og vil blive fortsat, naar Bestyrelsen anser Tidspunktet for heldigt.

Ophalingsbeddingen i Lemvig. Lemvig, d. 24. April. (Ritz. Bur.). I Anledning af at den herværende Ophalingsbedding, der ejes af Byen, har vist sig alt for lille til de mange Kuttere, der nu er hjemmehørende her, har en Del kjøbenhavnske Pengemænd med Ingeniør Monberg og Kaptajn Rønberg i Spidsen lejet Beddingen for 20 Aar og forbeholdt sig Ret til at udvide den og eventuelt anlægge et Skibsværft i Forbindelse med den. Det er Mening, at Beddingen skal være saa stor, at den kan rumme indtil 10 Kuttere paa

en Gang, og indrettes saaledes, at Redningsdamperne „Vestkysten“ og „Vesterhavet“ kan komme paa Bedding her i Stedet for som nu i Kjøbenhavn. Anlægget, der antages at ville koste c. 100,000 Kr., vil være et stor Gode for de mange Kuttere, der under de nuværende Forhold, saa snart de lider Havari, maa bugseres til Nykjøbing eller Esbjerg for at blive repareret.

Skonnerten „Solon“ af Rudkjøbing har i Følge „Svendb. Amtst.“ paa Rejsen fra Skotland til Gøteborg mistet sin Styrmand, der er falden over Bord og druknet.

Den forulykkedes Navn var Hansen; han var gift og bosiddende i Odense.

Sverrigs Skibsfart. Stockholm, d. 30. April. (Ritz. Bur.). I den nærmeste Fremtid vil der i Følge „Svenska Dagbladet“ blive fremsat et Regeringslovsforslag, dels om en yderligere Forhøjelse af Rederilaanefonden med 2 Mill. Kr., bestemt til Laan for Oprettelsen af en ny direkte oversøisk Linje Sverrig—Østasien, og dels om en aarlig Statsunderstøttelse til samme Linje med 350,000 Kr. i et vist Antal Aar.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordlige Del af Havet fra Lapland til Labrador er højest i Maj. Det høje Tryk over „Hestebredderne“ er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppig et andet over Grønland, med hvilket det ikke sjældent er forbundet eller endog sammensmeltet, og som Følge deraf udmærker Maj sig gennemgaaende ved overvejende roligt Vejr og ved hyppig Taage over de Dele af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst). Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved flere nordlige Vinde (NØ.—NV.) og lavere Lufttemperatur.

Den nordlige Grænse for NØ. Passaten ligger kun i den vestlige Del noget nordligere end i April; den sydlige Grænse er derimod meget rigelig to Breddegrader Nord paa, medens SØ. Passaten samtidig er rykket ligesaa meget over Ækvator imod Nord. Mellem 30°—20° V. Lgd. finder man derfor hyppigst Vindstille mellem 6°—3° N. Brd.

Stormhyppigheden er taget betydelig af. Paa Midten af Oceanet mellem 30°—45° V. Lgd. har i Maj endnu kun omtrent 10 pCt. af Vindene en Styrke af 8 eller derover. Syd for 45° N. Brd. er det stormende Vejr taget stærkest af, og kun paa enkelte Steder væsentlig i den vestlige Del har man en Stormhyppighed af over 5 pCt. Syd for 40° N. Brd. er Vejrliget næsten frit for Storme.

Taagen er taget betydelig til fra New Foundland og omtrent til Højden af New York paa Grund af de fremherskende varme, sydlige Vinde over det kolde Vand. Ved Østranden af Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagotimer om Maaned, d. v. s. indtil over 30 pCt. Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Brd. svinger

Antallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, men naar dog mellem 50°—40° N. Brd. gennemsnitlig kun hist og her c 10 pCt. om Maaned. Syd for 35° N. Brd. og i det væsentlige mellem 35°—40° N. Brd. forekommer Taage næsten ikke.

Is. Den gennemsnitlige Grænse for Drivisen og Isbjærgene rykker endnu frem mod Øst og Syd og forløber i en Bue fra 46° N. Brd., 44° V. Lgd. indtil 41½° N. Brd., 52° V. Lgd. Is kan ventes paa Ruten saa vel for udgaaende som for hjemgaaende Skibe.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 18. April, at der paa den nordøstlige Del af New Foundlandsbankerne er truffet talrige Isbjærg og Ismasser, der stadig trænger længere og længere Syd paa og til Dels har naaet den udgaaende Damperrute. Et Isbjærg blev endog rapporteret fra et Punkt Syd for de forenede Damperruter paa 40° N. Brd. og 48° V. Lgd. Paa Kysten ved Ny Scotland mellem Kap Breton og Kap Sable er der truffet store Ismasser. I Bugten ved St. Lawrence er der i Følge den sidste Melding endnu store Masser af Is, og der foreligger endnu ingen Melding om, at disse Ismasser er drevet bort gennem Kabot Strædet.

Sejlskibsruiter. Sejlere, der er bestemt Syd paa, kan med temmelig stor Sikkerhed gøre Regning paa at finde rum Vind ved den portugisiske Kyst, og Passaten naar de tidligere paa et østligere Sted end paa, et vestligere. Naar man en Gang er Øst for Linjen Lissabon Madeira, kan man rolig slaa ind paa den kortere Vej til Østsiden af de Kap Verdiske Øer og derefter styre efter 8° N. Brd. og 24° V. Lgd. og videre mod Syd indtil SØ. Passaten. Gaar man Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer man efter 8° N. Brd. og 25° V. Lgd. Guineafarere holder sig vestligere end om Vinteren og passerer Kap Ann's Bredde paa 17°—18° V. Lgd. for med et Slag paa Styrbords Halser at kunne sejle sig fri af Kap Palmas.

Middelhavet. I det østlige Middelhav forekommer i Maj monsunagtige NV. Vinde med ensartet Retning og Styrke. De strækker sig hen over Sicilien, Sardinien til Barcelona og videre Vest paa, men fremtræder mest udpræget mod Øst. Endvidere iagttages dels Paalandsvinde og Vinde med forskellig Retning. Vindstille udgør Syd for det tyrrenske Hav ikke mindre end 1/5 af alle Iagttagelser. Storme forekommer næsten ikke mere i Maj og stormende Vinde paa 7 og mere efter Beauport's Skala forekommer kun i enkelte Dele af Middelhavet.

Fragtmarkedet.

Siden vor Beretning i forrige Uge er der ikke i nogen Retning indtraadt Forandringer af nævneværdig Betydning hvad Raterne angaar, hvorimod Fragtmarkedets Tendens gennemgaaende synes at være noget bedre, idet Begæret efter Tonnage er ligesom lidt større og mere jævnt fordelt, end Tilfældet i længere Tid har været. Med den nær forestaaende Genaabning af Sejladsen paa Østersøen, Hvidehavet og Kanada vil et betydeligt Antal Dampere, som i Vintermaanederne har været beskæftiget andet Steds, navnlig i Middelhavet, blive beskæftiget i denne Fart. Vi ser da ogsaa, at Kulfragterne til Middelhavet er særdeles faste, særlig for „handy“ Tonnage, og hvad Hjemfragterne angaar, da er ligeledes disse fastere, til

Dels ogsaa grundet paa det forøgede Liv i Kornafskibningerne fra Sortehavet, som i Ugens Løb har sluttet en Mængde Dampere, navnlig Rumænien. De fleste Befragtninger fandt Sted for Maj Lastning, men ogsaa nogle pr. Juni, og Raterne er paa det nærmeste de samme som i forrige Uge. Fra Nordamerika har der ikke været sluttet saa meget som Ugen forud, men Raterne er i enhver Retning fuldtud høvedede. Noget lignende kan siges om La Plata Markedet, men herfra kan maaske nok ventes mere Liv snart, da Kornpriserne her i Evropa i den sidste Tid har været stigende. Hvad Østersøen angaar, da ligger Markedet overordentlig sløjt for prompt Lastning, men vi er jo nu inde i Maj Maaned og saaledes sikkert over det værste, idet flere og flere Pladser nu lukker op. Medens dette skrives er Kronstadt endnu ikke tilgængelig, men mange Dage kan det næppe vare, førend vi hører om Dampere, der er ankommet dertil. Kulfragterne til denne Plads har svinget noget, og saa lavt som 3/11 og 4/ akcepteredes af store Baade fra Østkysten, men Markedet har senere igen bedret sig, og for „bandy“ Tonnage kan nu faas omkring 4/6 paa „Baltcon“ Charter. For Havre fra St. Petersborg er der sluttet pr. f. o. w. til 10 1/2 d. Hvedebasis til Rotterdam, men selv til denne usle Rate er Ladning meget knap.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Skønt der var Udsigt til en Bedring i Kornfarten fra Tyskland, lader det nu til, at der er Maade dermed, idet det ser ud til, at det samme vil gentage sig, som er sket en Gang før i Aar, nemlig at Afladerne dels ikke kan levere, dels køber Kornet tilbage igen for at kunne sælge det med Fordel til det Indre af Tyskland; saaledes skal det f. Eks. være Tilfældet fra Stolpmünde. Königsberg noterer det samme som nævnt i forrige Beretning samt Brædder til Kiel og Lübeck 9 à 10 Mark pr. 80 rhl. Kbfd. Fra Danzig foreligger slet ingen Noteringer. ab Kolberg er sluttet for Havre til kun 4 1/2 Mark, og fra Stralsund og de der nærliggende Pladser meldes, at det ligger meget stille. Barth sluttede dog sidste Uge 4 1/2 Mark for Rug, hvorimod Anklam kun gennemførte 4 Mark.

Trælastmarkedet er uden særlige Forandringer, og der noteredes bl. a. Jacobstad/Bremerhaven 32 à 34 Mark (pr. 1/6), Hernøssand/Itzehoe 28 à 29 Mark (pr. 15/7), Harburg 28 à 29 Mark, Wolgast 24 à 25 Mark, Skellefteå/Kiel 22 Mark, Søderhamn/Lübeck 19 à 19 1/2 Mark.

ab Stettin udbydes Cement til Jacobstad 80/85 Pf., Wiborg 70/75 Pf., Königsberg, Danzig 55/60 Pf.

ab danske Provinshavne blev sluttet flere Skibe for Hvede til nordtyske Havne saaledes Kolberg, Danzig 3 1/2 Mark, der noteres isvrigt nogle Ladninger Havre, fortrinsvis til Kjøbenhavn.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været ret flovt; der er just nu ikke saa mange fragsøgende Skibe, og da der foreløbig skal være stoppet med Murstensafskibning fra Ekensund, vil Markedet maaske atter blive lidt fastere, Tønnen for Losning af Mursten har ellers for nogle Skibe været 10 à 14 Dage.

ab Sydsværrig noteres af ny Ordre Gadesten til Barth 3 3/4 Mark, Stralsund 3 1/2 Mark, Flensborg 4 Mark samt Brændelaster til Marstal 4 1/2 Kr., Odense 5 Kr., fremdeles Egebark til Uleåborg 10 à 11 Kr. samt Planke til Poole 29/ à 30/, lang Props til Garston 29/ à 30/.

Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab

afholdt den 2. April sin ordinære Generalforsamling, som dirigeredes af Højesteretsadvokater Shaw.

Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu, aflagde Regnskab og Beretning:

Selskabets Aktiekapital var i Regnskabsaarets Løb bleven forøget med 7 Mill. Kr. og udgjorde nu 25 Mill. Kr. Admiralen nævnte de i Aarets Løb foretagne Nyanskaffelser, hvoriblandt Dampskibene „C. F. Tietgen“, „Kong Haakon“ og „Dronning Maud“. Den samlede Brutto Reg.-Tonnage var nu 160,852 Brutto Reg.-Tons mod 137,092 Brutto Reg.-Tons ved iørrige Regnskabsaars Begyndelse. Regnskabet udviste et Netto Overskud af Kr. 3,578,785.29. Der foreslaas udbetalt 10 pCt. Tantième til Bestyrelse, Direktion og Personale og 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, medens der afskrives 1,438,005 Kr.

Af det overskydende Beløb afskrives endvidere paa den ifd. Generalforsamlingsbeslutning af 24. Oktober 1905 oprettede „Konto for Rute-Etablering og ekstraordinær Afskrivning“ 580,000 Kr.

Farten paa Nordamerika havde været tilfredsstillende, og man var skredet til en Udvidelse af denne Fart. Nord-Østersøfarten, Middelhavsarten og Eksportruterne havde gennemgaaende vist sig ret tilfredsstillende uden at byde paa større Forandringer. Den indenlandske Fart har som Helhed givet et bedre Udbytte; Farten paa Island og Færøerne har ligeledes været i Fremgang. Selskabet havde planlagt Bygningen af to ny, hurtige Passager- og Lastdampere til denne Rute, men vil dog foreløbig afvente Forholdenes Udvikling. Optagelsen af den daglige Fart paa Ruten Frederikshavn—Gøteborg havde været noget skuffende. „Birma“-Turen til Vestnorge sidste Sommer havde medført det Resultat, at Selskabet havde besluttet at sætte „C. P. A. Koch“ og „M. G. Melchior“ i fast Fart paa Vestnorge.

For Regnskabet gaves enstemmig Decharge; ligeledes vedtoges enstemmigt nogle Lovændringer, som bl. a. gaar ud paa at bemyndige Bestyrelsen til eventuelt at forhøje Aktiekapitalen fra 25 til 35 Mill. Kr.

Desuden vedtoges enstemmigt et af Bestyrelsen fremsat Forslag om Bemyndigelse til at forhøje Selskabets Tilskud til Pensionsfonden fra 6 til 7 pCt.

Endelig bemærkede Formanden, at de store Afskrivninger, der var foretaget i Aar, ikke var ment som et Præcedens for kommende Aar.

De Carlske Dampskibsselskaber

afholdt aarlig Generalforsamling den 22. Marts. Overretsadvokater Axel Damm dirigerede, og den korresponderende Reder, Direktør Ad. Carl, aflagde Aarsberetningen.

Carl.

Aaret har været noget bedre for Skibsfarten end de nærmest foregaaende Aar. Fragterne har gennemgaaende været højere, hvorimod Ekspeditionerne, særlig i Østersøen, har været en Del hæmmet ved Arbejdsforholdene, og Udgifterne ved Indladning og Losning har været større end tidligere. Aarets Resultat har derfor ikke været saa godt, som mange har ventet.

Der er hos Firmaet Wm. Gray & Co. bestilt en ny Damper paa c. 3,300 Tons, der vil blive leveret i Slutningen af Juni. Selskabets Skibe havde den 1. Januar 1907 en Gennemsnitsalder af 4 Aar og 11 Maaned.

Den indsejlede Bruttofragt udgør 873,791 Kr., Overskudet 177,700 Kr. Til Reservefonden henlægges 81,468 Kr., og der udbetales 6 pCt. i Udbytte.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgte Etatsraad N. Andersen.

Gorm.

Af Skibene har „L. H. Carl“ udført en Rejse paa La Plata og „Erik II“ to Rejser paa Middelhavet. Ellers har Skibene været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten. Selskabets ny Skib, „Dan“, kom i Fart medio April og „Uffe“ i Slutningen af Maj. Den opsejlede Bruttofragt udgør 1,598,473 Kr., Overskudet 344,869 Kr. Aktieudbyttet bliver 7 pCt. Til Reservefonden henlægges 124,506 Kr. Selskabets ældste Skib, „Gorm“, er solgt.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgte Etatsraad N. Andersen.

Skjold.

Skibene har været beskæftiget i Nord- og Østersøfarten og har opsejlet en Bruttofragt af 924,297 Kr. Overskudet udgør 161,135 Kr. Til Reservefonden henlægges 86,616 Kr. Aktieudbyttet bliver 3 pCt. Der er anskaffet et nyt Skib; det ældste Skib, „Danmark“, gennemgik i 1906 sin Special Survey Nr. 3 og er nu i fuldstændig god Stand. Skibenes Gennemsnitsalder er 6 1/2 Aar.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgte Etatsraad N. Andersen.

Dampskibsselskabet Heimdal

afholdt den 22. Marts aarlig Generalforsamling. Overrets-sagfører Werner dirigerede.

Forretningsfører, Hr. Martin Carl, aflagde Aarsberetningen:

Fragterne i 1906 har vel været noget bedre end i det foregaaende Aar, men da Kulpriser og Arbejdsloen ogsaa er gaaet betydeligt op, og Ekspeditionerne i de fleste Havne har været lige saa laugsomme som i de nærmest foregaaende Aar, er kun en ringe Del af Fragtbedringen kommen Selskabet tilgode.

Skibene har været i Fart paa Nord- og Østersøen, saa længe Trælasthavnene har været saabne, foruden et Par Rejser paa Archangel — og i Vintermaanederne i Fart paa spanske og franske Havne.

De to ny Dampere „Vera“ og „Daisy“, der skulde have været færdig i Slutningen af 1906, er først blevet afleveret i Januar og Marts i Aar. Begge er i enhver Henseende velbyggede og fordelagtige Skibe, hvis Købesum er betydelig under, hvad der nu kan kontraheres for.

Selskabets første Skib, „Anine“, der blev indkøbt i 1895, er i December blevet solgt til Sverrig.

I Følge Regnskabet udgør det samlede Driitsoverskud inkl. Saldo fra 1905 Kr. 278,653.10. Bestyrelsen foreslaar, at der heraf henlægges 140,000 Kr. til Reservefondet og udbetales et Udbytte for 1906 af 6 pCt. = 96,000 Kr. (ligesom forrige Aar). Reservefondens udgør 1,004,599 Kr. (Aktiekapitalen 1,600,000 Kr.), Kr. 2,486.03 overføres til 1907.

Justiterraad Møllmann bragte med Forsamlingens Tilslutning Forretningsfører en Tak for hans Ledelse af Selskabet.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Generalkonsul Heckscher.

Dampskibsselskabet Vendila

afholdt den 22. Marts aarlig Generalforsamling.

Forretningsfører, Grosserer Hans Christensen, aflagde Aarsberetningen. Han karakteriserede Aaret som jævnt ordentligt.

Grosserer P. Madsen fremlagde Regnskabet. Bruttoindtægten har været 1,120,436 Kr., Overskudet udgør 209,772 Kr. Der henlægges 6,375 Kr. eller 5 pCt. til Reservefondens og udbetales i Udbytte 5 pCt. af de afsatte Aktier. Der er i de c. 8 Aar, hvori Selskabet har bestaaet, i Gennemsnit udbetalt et Udbytte af 6,1 pCt. og henlagt Netto 6,80 pCt. af Aktiekapitalen.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Direktør Westrup.

Dampskibsselskabet Fiona

afholdt den 22. Marts aarlig Generalforsamling.

Forretningsfører, Grosserer Hans Christensen, aflagde Aarsberetningen:

Aaret havde været nogenlunde godt, særlig dets første Halvdel. Sidste Halvdel havde ikke svaret til Forventningerne, især paa Grund af lange Havneophold m. m., som tildels havde ødelagt Resultatet.

Grosserer P. Madsen fremlagde Regnskabet. Bruttoindtægten var 721,820 Kr., Overskudet 85,516 Kr. Der henlægges 30,000 Kr. til Reservefondens og overføres 3,882 Kr. til næste Aar. Der udbetales ikke Udbytte.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer P. Madsen.

Dampskibsselskabet Progress

afholdt den 21. Marts aarlig Generalforsamling.

Forretningsfører, Skibsmægler Sass, aflagde Beretning: Selskabets 4 ny Dampere havde alle været forfulgt af mange Uheld, særlig skulde nævnes „Jørgen Jensen“s og „Chr. Gylstorff“s Kollisioner og „Ulrik Holm“s og „Wilh. Colding“s Grundstødninger.

Hvad selve Skibene angaar, har de vist sig at svare til Forventningerne baade med Hensyn til Lastevne og Fart, ligesom Kulforbruget efterhaanden var blevet tilfredsstillende.

Træfragterne har jo været en Del bedre, men Kulfragterne har hele Sommeren været miserable, og først hen paa Efteraaret kom der en Stigning heri; til Gengæld har imidlertid alt, hvad der hedder Ekspedition ladet meget tilbage at ønske. Arbejdsforholdene har affødt betydelig længere Ophold paa Træpladserne, end man havde tidligere.

Spørges der om Udsigterne for indværende Aar, da har samtlige Skibe i Aar haft en bedre Begyndelse end i Fjor.

Regnskabet udviser et Driitsoverskud af Kr. 106,243.08, Netto Overskudet bliver Kr. 45,921.05, hvoraf Kr. 43,147.96 henlægges, og Resten, Kr. 2,773.09, overføres til dette Aars Regnskab.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Direktør P. M. Tegner udtraadte af Bestyrelsen. I Stedet for ham valgtes Direktør O. Hamburger. Genvalgt blev Grosserer A. Goldschmidt.

Dampskibsselskabet Myren

afholdt den 19. Marts ordinær Generalforsamling.

Forretningsfører, Skibsmægler Sass, aflagde Beretning og Regnskab. Han omtalte den stedsfundne Sammenslutning mellem Myren og Ægir, hvorefter Myren omfattede 6 Skibe med en Aktiekapital af 633,000 Kr. Alle Skibene havde været i Fart hele Aaret, mest i Nord- og Østersøen. I Fragterne var der nogen Fremgang, men Ekspeditionerne i Kulhavnene havde ladet meget tilbage at ønske, og desuden havde andre Omstændigheder beklippet Virkningen af Fragternes Forhøjelse. Man havde solgt den ældste Damper „Svend“; den blev erstattet med to andre, saaledes at Selskabet nu ejede 7 Skibe. Forhaabentlig naaede Selskabet nu en saadan Position, at man vilde faa Fornejelse og Udbytte af det. Aarets Netto Overskud udgjorde 51,662 Kr. I Udbytte foresloges 4 pCt. 25,320 Kr. henlægges til Reservefondens.

Der blev givet Decharge.

Til Kommitterede genvalgtes Grossererne Axel Schmidt og O. Skovgaard-Petersen.

Dampskibsselskabet Skjalm Hvide

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Grosserer Foss aflagde Beretning, hvoraf fremgik, at Skibet „Skjalm Hvide“ i Fjor i Oktober var totalt forlist, dog uden Tab af Menneskeliv. Han fremlævede de opadgaende Tider og aflagde Regnskab, der viste en Bruttoindtægt af 210,078 Kr. og en Nettogevinst af 22,819 Kr. Deraf foresloges udbetalt til Aktionærerne 5 pCt. og henlagt til Reservefondens 8,769 Kr.

Decharge gaves enstemmig.

Til Kommitteret i Stedet for P. Rojesen, Gjedved, der ønskede at fratæde, valgtes Kaptajn Hagedorn.

Ny Love, gaaende ud paa Ændring af Selskabets Navn til Dampskibs-Aktieselskabet Skjalm Hvide, og Udvidelse af Aktiekapitalen til 1,500,000 Kr. oplæstes og det bestemtes at forelægge Lovene uforandrede paa en ny Generalforsamling, da denne ikke var beslutningsdygtig med Hensyn til Lovændringer. Sluttelig androges om Godkendelse af Købet af et engelsk Skib i Stedet for det forliste „Skjalm Hvide“. Det ny Skib, der ogsaa hedder „Skjalm Hvide“, havde kostet 350—360,000 Kr. og anses for at være et udmærket Skib og en heldig Erhvervelse for Selskabet. Købet godkendtes enstemmig.

Paa en den 19. Marts afholdt ekstraordinær Generalforsamling vedtoges disse Forslag enstemmig.

Fra Sø og Land.

I London er der fornylig blevet afholdt en Søfartskonference mellem engelske Delegerede og Repræsentanter for Australien og Ny Zeeland.

Dens Forhandlinger gik, i Følge „Berlingske Tidende“, ud paa at faa Rigets Søfartslove saavidt muligt gjort ensartede, navnlig for Australiens Vedkommende, og at give britiske Redere og Producenter et Fortrin for andre i bemeldte Kolonier, samt at faa en saadan Ordning af den australske Kystfart, at Moderlandets Skibe ikke udelukkes derfra.

Ogsaa Spørgsmaalet om Brugen af Laskarer om Bord paa Postdampere i regelmæssig Fart paa Australien stod paa Programmet. Det ventes iøvrigt, at denne særlige Konference vil resultere i, at den længe savnede fælles Sølov for de australske Stater nu vil blive gennemført.

For nogle Uger siden strandede White Star Linjens Damper „Suevic“ i Taage ved Lizard. Skibet er 11 ½ 12,000 Reg.-Tons stort og kom fra Australien med flere Hundrede Passagerer, der alle reddedes.

Efter at al Last og alt Inventar var kastet eller bjærget, fandt man ud af, at af Skibets c. 560 Fods Længde var om-

ent en Tredjedel ødelagt og stod urokkelig fast paa Klipperne, medens omkring 400 Fod stod forholdsvis let paa Brunden.

Trods Afbrydelser ved Uvejr blev Skroget nu ved Dyrampsprængninger overskaaret foran det forreste af de vandtætte Skodder, der var agten for de fyldte Forrum. Ved Højvande om Morgenen tredje Paaskedag efter en ihærdig Vats Arbejde med uophørlige Sprængninger, og hjulpet af de svære Dønninger fra Atlanterhavet blev Skroget overskaaret og Agterdelen bragt til at flyde. Under stor Risiko og med stor Dygtighed fik tre store Slæbebaade trukket den sjærgede Del af Skibet bort fra Brændingen, og med en fjerde Slæbebaad agter for at styre Skroget blev de to Tredjedele af „Suevic“ slæbt med Agterenden foran helt til Southampton, hvor den doksattes. Sandsynligvis bliver den kun foreløbig idbedret der, medens Hovedreparationen bliver udført af Skibsbyggeriet Harland & Wolff ved Værkstederne i Belfast.

Svendborg Navigationsskole. 1. Eksamen i Aaret 1907 afsluttedes den 18. April.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var af Skolen indstillet 9 Elever; til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 5, i Søret og Handelsvidenskab 5, i Geografi og Vejrlære 6 og i Engelsk 4 samt endvidere til Fiskeskipperprøven 4 og Sætteskipperprøven 3.

Alle bestod.

Ugens Havarier.

Betty, Skonnert af Gøteborg, er den 25. April paa Rejsen til Aalborg med Trælast, strandet paa Anholt Østrev.

Herleve, Dpsk. af Esbjerg, har, paa Rejsen fra Calais til Swansea i Ballast, været i Kollision den 25. April c. 10 Ml. fra Startpoint med norsk Skonnert „Leidi“ af Kristianssand, som sank. Desværre druknede 2 Mand af „Leidi“s Besætning, nemlig Hovmesteren og en Matros. Resten sjærgedes om Bord i „Herleve“ og landsattes i Plymouth. „Herleve“ har faaet svær Skade i Boven.

Fiskeren. Galease af Brevik, har, paa Rejsen fra Aaenraa til Kristiania i Ballast, været paa Grund paa Hjelmen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Aarhus Havn.

David, russisk Skonnert, der, som meddelt, strandede ved Tornby, er under Stormen i forrige Uge slaaet over inderste Revle og er fuld af Vand. Skibet er Vrag.

Roma, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Hals, men er atter kommet flot og har fortræet Rejsen til England efter Undersøgelse i Frederikshavn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Kaptajn A. Piil af Rudkjøbing har gennem Befragtningsfirmaet Aage Bruhn, Kjøbenhavn, solgt den ham tilhørende Galease „Diana“ til Skibsfører N. J. Møller af Kolding for en Købesum af 5,300 Kr. Overtagelsen har fundet Sted. „Diana“ er beliggende i Kjøge.

Den 24. April løb, i Følge „Svendb. Amtst.“, en 3-m. Skonnert af Stablen fra Skibsbygger Ring Andersens Værft. Skibet, der maaler 190 Brutto Tons, fik ved Afløbningen Navnet „Jason“. Den korresponderende Reder er Mægler Sofus Hansen, Thure, og Skibet skal føres af Kaptajn Hansen, Strandhuse.

Den 15. April blev fra Messrs. Wood, Skinner & Co.s Værft, Bill Quay-on-Tyne en ny Staaldamper sat i Vandet. Skibet, der bygges for Regning Dampskibsselskabet Heimdal i Kjøbenhavn, fik ved Afløbningen Navnet „Anine“.

Dampskibsselskabet Heimdals Damper „Kamma“, der maaler 1,514 Brutto og 960 Netto Reg.-Tons og er bygget i 1883 hos Palmers Skibsbygnings Co. i Newcastle, er i Følge „Hamb. Corr.“, solgt til Hr. N. P. Svenssen i Helsingborg. Overtagelsen fandt Sted den 22. April d. A.

Den 24. April løb en Fragtdamper, bygget for Regning Dansk Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, af Stablen fra Howaldtswerke. Skibet, der fik Navnet „Otto Rud“, er den første af de tre Dampere, som Dansk Dampskibsselskab lader bygge hos Howaldtswerke.

C. HANSEN,
JØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

18. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

"IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Slutter 30. April). Adolph Andersen, Schubert, ankom til Antwerpen 27. April fra Hull. — Alexandra, Rabe, afgik fra Boston 24. April hertil. — Algarve, Borries, ank. til Nizza 23. April fra Swansea. — Anglo Dane, Wiberg, atgik fra Lissabon 17. April hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Dunkerque 29. April hertil. — Antwerpen, Madsen atgik fra Bari 25. April hertil. — Arkansas, Petersen, atg. fra Filadelfia 18. April hertil. — Arno, Nielsen, atgik fra Palermo 10. April hertil. — Axelhus, Søberg, atg. fra Stavanger 30. April hertil. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til London 28. April herfra. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 29. April hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Livorno 27. April fra Rouen. — Christian IX, Holm,

atg. fra London 28. April til Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, ankom til New York 24. April fra Kristianssand. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ank. til Riga 24. April herfra. — Douro, Mortensen, ankom hertil 28. April fra Messina. — Esbjerg, Strufve, atg. herfra 29. April til Stettin. — Frederik, Thomsen, ankom til Riga 25. April fra Aarhus. — Garonne, Kromann, atg. fra Rouen 29. April til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. til Havre 28. April fra Antwerpen. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 24. April fra New York. — Hengest, Harder, ankom til Antwerpen 28. April fra Hull. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra La Rochelle 28. April hertil. — Kasan, Hansen, ank. til Windau 29. April fra Hull. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 30. April for Dunkerque. — Kursk, Gommesen, ankom hertil 29. April fra Havre. — Kentucky, Ørsted, atgik fra New York 17. April hertil. — Loire, Craignou, ankom til Stettin 28. April herfra. — Louise, Kruse, ank. til Königsberg 29. April herfra. — Louisiana, Andresen, atgik fra Baltimore

12. April hertil. — L. P. Holmblad, Gotthart, pass. Dartmouth 17. April for Boston. — Maja, Iversen, ankom til Hamborg 29. April herfra. — Moskov, Meldahl, ankom til Pillau 27. April fra Antwerpen. — Nicolaj II, Lissner, afg. herfra 30. April til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ankom hertil 29. April fra Lissabon. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 29. April fra Libau. — O. B. Suhr, Frisette, passcret Brunbüttel for Rouen. — Omsk, Jonsen, pass. Brunsbüttel 29. April for Hull. — Orrik, Christiansen, ank. til Danzig 27. April herfra. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 20. April til New York. — Perm, Christensen, afg. herfra 30. April til Windau. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 26. April fra Königaberg. — Seine, Dampt, pass. Brunsbüttel 27. April for Nantes. — Texas, Hansen, afgik fra Newcastle 12. April til New Orleans. — Tiber, Bech, pass. Dartmouth 29. April hertil. — Thyra, Fischer, afgik herfra 30. April til Stockholm. — United States, Wulff, afgik fra New York 25. April til Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, dokker i Malme. — Viking, Meyer, afgik herfra 29. April til St. Petersborg. — Ceres, Gad, ankom hertil 16. April fra Leith. — Holar, Svan, ankom til Akureyri 29. April fra Seydisfjord. — Laura, Aasberg, ank. til Reykjavik 27. April fra Vestlandet. — Tjaldur, Rothe, ankom hertil 20. April fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, afg. fra Leith 28. April til Island.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ankom til Nantes 24. April. — **Sigurd, P. L. Petersen,** ank. til Sunderland 29. April. — **L. H. Carl, Lorenzen,** ank. til Sunderland 28. April. — **Erik II, A. S. Mahncke,** ankom til Sunderland 27. April. — **Volmer, N. P. Jørgensen,** ank. til Stettin 29. April. — **Dan, Th. H. Petersen,** afgik fra Swansea 27. April. — **Uffe, Joh. M. Petersen,** afgik fra Stettin 26. April. — **Knud II, Meyer,** afgik fra London 30. April. — **Danmark, Kraemer,** afg. fra Stettin 1. ds. — **Ragner, Holst,** ankom til Chantenay 27. April. — **Skjold, Rise,** afg. fra Hull 30. April. — **Halfdan, Hansen,** afgik fra Catania 20. April. — **Olaf, J. P. Jørgensen,** afgik fra Sapelo 20. April. — **Svend II, C. W. Jensen,** afg. fra Newcastle 30. April. — **Harald, C. A. Schmidt,** afgik fra Bilbao 26. April. — **Magnus, Aug. S. Hveysel,** ankom til Stettin 29. April.

Viking, Bjørn, Danholt, ankom til Blyth 30. April. — **Vagn, Mikkelsen,** ank. til Aberdeen 30. April. — **Ulf, Drescher,** afg. fra Pomaron 28. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ankom til Norfolk 23. April. — **Michail Ontchoukoff, Harhoe,** ank. til Novorossisk 27. April. — **Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg,** ankom til Blyth 27. April. — **Wladimir Reitz, Olsen,** afgik fra Ferdinandina 26. April til St. Petersborg. — **Helmer Mørch, Thorsee,** afgik fra Blyth 24. April, best. til Pugwash. — **Excellence Pleske, Christensen,** ankom til Kbhvn. 30. April. — **Pawel Andrejoff, Tannebek,** ankom til Hull 27. April. — **Wladimir Sawin, Carstensen,** afgik fra Rosario 24. April, til St. Vincent f. O. — **Alexander Shukoff, Dahl,** ankom til Palermo 29. April. — **Johan Siem, Petersen,** ank. til Rotterdam 24. April. — **Harald Klitgaard, Rasmussen,** afg. fra Kbhvn. 28. April, best. til Reval.

Danmark. **Ansgar, Madsen,** afg. fra Sunderland 24. April. — **I. N. Madvig, Hahn,** ank. til Riga 28. April. — **Hamlet, Lau,** afgik fra Rotterdam 26. April. — **Helge, Olsen,** ank. ankom til Libau 27. April. — **Rolf, Olsen,** ankom til Libau 29. April. — **Niels R. Finsen, Jørgensen,** ankom til Dunquerque 27. April.

Helmdal. **Helga, Olsen,** ankom til Sundevall 28. April. — **Martha, Christensen,** ank. til Swinemünde 29. April. — **Elna, Rathje,** ank. til Boneas 29. April. — **Therese, Pedersen,** ankom til Huelva 24. April. — **Simone, Møller,** ank. til Blyth 28. April. — **Jeanne, Løffler,** ank. til Neufahrwasser 29. April. — **Vera, Rise,** afgik fra Burntisland 26. April. — **Daisy, Leth,** ank. til Swinemünde 1. ds.

Vesterhavet. **Niobe, Hansen,** ank. til Kbhvn. 23. April. — **Nancy, Jessen,** ank. til Esbjerg 27. April. — **Nautik, Nielsen,** ank. til Middlesbro 27. April. — **Nordsøen, Gram,** afgik fra Windau 26. April til Antwerpen. — **Nexos, Basse,** afgik fra Esbjerg 29. April til Geestemünde. — **Nora, Pedersen,** afgik fra Boston 27. April til Kbhvn. — **Fylla, Christensen,** afgik fra London 29. April til Seaham. — **Gerda, Iversen,** afgik fra Hamborg 28. April til Riga. — **Hebe, Nielsen,** afgik fra Reval 30. April til Stugsund. — **Dagmar, Mathiasen,** afgik fra Barry 24. April til Masnedund. — **Napoli, Brinch,** ankom til Aalborg 26. April. — **Nerma, Lauritzen,** ank. til Rotterdam 28. April. — **Alfa, Uldall,** ank. til Königsberg 27. April.

Uranla. **Polarstjernen, Branth,** ankom til Odessa 23. April. — **Eklipatika, Hemmingsen,** ank. til Savona 23. April. — **Kronprinsesse Louise, Nielsen,** afgik fra Rufisque 23. April, til Rotterdam. — **Urania, Clausen,** ank. til Hamborg 18. April. — **Svend, Petersen,** ankom til Kiel 25. April.

Nordsøen. **Nordland, Møller,** ank. til Swinemünde 28. April. — **Kronprins Frederik, Andresen,** ank. til Burntisland 27. April. — **England, Andersen,** ankom til Horses 30. April. — **Holland, Poulsen,** afg. fra Burntisland 29. April. — **Rusland, Madsen,** ankom til Middlesbro 27. April.

Jylland. **Ingrid, Winther,** ankom til Riga 29. April. — **Karen, Eriksen,** afg. fra Lübeck 28. April til Boston.

Dania. **Lilly, Nielsen,** ank. til Drogheda 28. April. — **Alexy, Lorentzen,** ankom til Riga 26. April. — **Dagny, Fischer,** ankom til Swansea 28. April. — **Mary, Clausen,** ank. til Drammen 29. April.

Kjøbenhavn. **Hafnia, Hansen,** ankom til Newcastle 28. April. — **Livonia, Skov,** ankom til Aalborg 26. April.

Betersøen. **Cimbria, Lindberg,** ank. til Stettin 26. April. — **Gratia, Mathiasen,** afg. fra Bordeaux 30. April, best. til Santander.

Union. **Frisia, Nielsen,** ankom til Neufahrwasser 28. April. — **Gallia, Nielsen,** afg. fra Stettin 27. April, best. til Middlesbro. — **Caledonia, Storm-Hansen,** afgik fra Lübeck 27. April, best. til Sunderland. — **Sarmatia, Pedersen,** ank. til Methil 26. April.

Inga. **Carbonia, Winckler,** ankom til Rendsburg 30. April. — **Estonia, Larsen,** ankom til Methil 25. April.

Dan. **Fionia, Hansen,** afgik fra Ghent 27. April, best. til Kratzwick. — **Selandia, Troensegaard,** afgik fra Meme 30. April, best. til Dordrecht. — **Secalia, Jensen,** ankom til Methil 25. April.

Ocean. **Philadelphia, Horn,** ank. til Kristiania 25. April

Dannebrog. **Brattingsborg, Suenson,** ank. til Aarhus 1. ds. — **Flynderborg, Larsen,** ankom til Blyth 1. ds. — **Fredensborg, Hartmann,** ankom til West Hartlepool 27. April. — **Frederiksborg, Hansen,** afg. fra Bona 21. April. — **Jomsborg, Mathiesen,** ank. til Sydney (Kanada) 28. April. — **Kronborg, Hveissel,** afgik fra Barbados 21. April. — **Rosenborg, Schultz,** afgik fra Kbhvn. 1. ds. — **Skanderborg, Jensen,** afgik fra Huelva 25. April. — **Stegelborg, Lund,** ankom til Savona 18. April. — **Stjerneborg, Lund,** afgik fra Hamborg 30. April. — **Søborg, Fischer,** ankom til Sevilla 20. April. — **Uranienborg, Schmidt,** ank. til Cardiff 29. April.

Dampskibsselskabet af 1896. **Guldborg, Ørbæk,** afgik fra Libau 30. April. — **Klampenborg, Jensen,** ankom til Ghent 30. April. — **Marselisborg, Andersen,** afg. fra Stettin 27. April. — **Silkeborg, Pedersen,** ank. til Huelva 18. April. — **Skodsborg, Schultz,** ankom til Savona 23. April. — **Tuborg, Agerlin,** afgik fra Huelva 29. April. — **Ulfsborg, Eriksen,** ankom til Hamborg 1. ds. — **Vordingborg, Petersen,** ankom til Riga 19. April.

Neptun. **Aggersborg, Jørgensen,** ankom til Libau 16. April. — **Dansborg, Kühl,** afgik fra Rouen 30. April. — **Jægersborg, Larsen,** afgik fra Stettin 29. April. — **Kalundborg, Nielsen,** ankom til Grimsby 28. April. — **Taaenborg, Matzen,** ankom til Riga 26. April.

Svendborg. **Svendborg, Møller,** afg. fra Riga 26. April. — **Peter Mærsk, Berresen,** ankom til Blyth 29. April.

Havet. **Fyen, Andersen,** ankom til Reval 24. April.

Høneborg. **Høneborg, Christiansen,** ank. til Stettin 1. ds.

Skakkeborg. **Skakkeborg, Grove,** ank. til Stettin 1. ds.

Dampskibsselskabet Torm. **Sara, Jensen,** afgik fra Newcastle 27. April til Pillau. — **Helene, Sørensen,** afgik fra Calais 29. April til Blyth. — **Agnete, Petersen,** ankom til Wismar 27. April. — **Sjælland, Sonnichsen,** ankom til Burntisland 30. April. — **Hermia, Hansen,** ankom til Svendborg 30. April. — **Alice, Schultz,** ankom til Methil 30. April. — **Bornholm, Abrahamsen,** ankom til Kiel 29. April. — **Nauta, Madsen,** ankom til Newcastle 29. April.

Det østasiatiske Kompagni. **Nikobar, Rambusch,** afgik fra Kbhvn. 1. ds. — **Kina, H. P. Berg,** ankom til Havre 28. April. — **Cambodia, Dahlenborg,** ankom til Flensborg 28. April. — **Tranquebar, Thomsen,** afgik fra Aden 29. April. — **Anamba, Juel-Hansen,** afgik fra Havre 29. April. — **Siam, Cortsen,** afgik fra Sabang 27. April. — **St. Domingo Gabe,** afgik fra Port Said 17. April. — **Indien, Ingemann,** afgik fra Havre 20. April. — **Siberien, Madsen,** afgik fra Saigon 30. April. — **Cathay, C. Jensen,** ank. til Antwerpen 27. April.

Østasiatisk Kompagni. Vestindisk Afdeling. **St. Thomas, Hansen,** ank. til Vera Cruz 27. April. — **St. Jan, Christensen,** afgik fra Vigo 28. April. — **St. Croix, van Deurs,** afg. fra St. Thomas 24. April, best. til Hamborg.

Ærs. **Enigheden, Jensen,** ankom til Seaham 25. April. — **Energi, Svane,** ank. til Flensborg 26. April. — **Skjoldnæs, Hansen,** afgik fra Faaborg 29. April.

Svendse & Christensen. **H. C. Andersen, Rasmussen**

ankom til Tyne 27. April. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra West Hartlepool 29. April. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Helsingør 29. April sydg. — Ajax, Brorsen, afgik fra Nakskov 28. April. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Antwerpen 30. April. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Fahrwasser 29. April.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Kbhvn. 28. April. — London, Bom, afgik fra Korsør 29. April. — Paris, Tholander, afgik fra Hull 27. April til Nakskov. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Libau 29. April.

Mercur. Berlin, Krogh, afgik fra Methil 28. April, best. til Kronstadt. — Wien, Brink, ank. om til Huelva 21. April. — Roma, v. Thun, afgik fra Howdon 28. April, bestemt til Swinemünde.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ank. om til Odense 27. April. — Clara, Magleby, ank. om til Kbhvn. 29. April. — Erik, Poulsen, ank. om til Burntisland 29. April. — Axel, Christensen, afgik fra Methil 27. April, til Neustadt. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ank. om til Korsør 24. April. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. om til Tyne Dock 28. April. — Angantyr, Holm, ank. om til Sharpness 20. April. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. om til Fairwater 23. April. — Farmatyr, Nielsen, ank. om til Libau 27. April. — Absalon, Jensen, ank. om til Penarth 27. April.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Windau 27. April. — Freja, Nielsen, afgik fra Bremerhaven 30. April, til Svendborg. — Tor, Hårstedt, afgik fra Wismar 30. April til Horsens. — Hertha, Rasmussen, ank. til Gøteborg 29. April.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furnes, Clausen, ank. om til Kbhvn. 28. April.

Europa. Europa, Hansen, afgik fra Methil 28. April. — Tyskland, Danstrup, afg. fra Kbhvn. 27. April til Grimsby. — Frankrig, Friis, afg. fra Kiel 27. April.

H. Kirchner Edison, Sørensen, afgik fra Newcastle 27. April, til Geestemünde. — Stanton, Jørgensen, ank. om til Stettin 28. April.

Dampskibsselskabet Ocean A/S. Norman, Rosbæk, afg. fra Wear 26. April, til Helsingør. — Allan, Nielsen, ank. til Aarhus 28. April.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, afgik fra Helsingør 30. April til Middlesbrough.

Sejlskibe.

Svendborg. Kruse, Larsen, ank. til Lissabon 20. April. — Sophie, Mikkelsen, ank. om til Stockholm 22. April. — Capella, Hansen, ank. til Gøteborg 23. April. — Alfrede, Hansen, ank. om til Frederiksstad 21. April. — Solon, Rasch, ank. om til Gøteborg 22. April. — Roma, Jensen, ank. om til Charlestown 22. April. — Christian, Jørgensen, ank. om til Kjerteminde 23. April. — Fylla, Rasmussen, ank. til Dysart 23. April. — Rosing, Larsen, ank. om til Fakse Ladeplads 24. April. — Hansigne, Nielsen, ank. om til Degerhamn 20. April. — London, Andersen, ank. om til Præste 24. April. — Jeps, Eriksen, ank. om til Køningsberg 24. April. — Althea, Skovgaard, ank. om til Køningsberg 24. April. — Cathrine, Hansen, ank. om til Stettin 24. April. — Psyche, Nielsen, ank. om til Køningsberg 25. April. — Concordia, Henriksen, ank. om til Køningsberg 25. April. — Carl Mørk, Mortensen, ank. om til West Wemyss 27. April. — Doris, Købke, ank. om til Riga 26. April. — Valkyrien, Hansen, ank. til Middlesbro 26. April. — Meta, Møller, ank. om paa Dysart Red 25. April. — Ring Andersen, Hansen, ank. om til Orth 28. April. — Severine, Hansen, ank. om til Aarhus 28. April. — Lindhardt, Madsen, ank. om til Sundsvall 29. April. — Niels Juel, Olsen, ank. til Limhamn 28. April. — Vesta, Poulsen, ank. om til London 28. April. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til St. Valery 27. April. — Valborg, Rasmussen, ank. om til Norrköping 28. April. — Cimbria, Nielsen, ank. til Rhyl 26. April.

Ærs. Valborg, Johansen, ank. til Stockholm 23. April. — Uffo, Andersen, ank. til Langesund 23. April. — Karen, Jensen, ank. om til Svendborg 23. April. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. om til Montevideo 22. April. — Ellen, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 21. April til Stubbekjøbing. — Kathinka, Olsen, ank. om til Larvik 23. April. — Ceres, Bager, ank. om til Sunderland 23. April. — J. A. Kromann, Christensen, ank. om til Dysart 20. April. — Forældres Minde, Christensen, ank. om til Stege 24. April. — Niels Juel, Nielsen, ank. om til Oscarshavn 25. April. — Dana, Petersen, afgik fra Ferdinandina 23. April til Cadiz. — Skjold, Nielsen, passerede Kjøbenhavn 25. April paa Rejse fra Buryport til Frøse. — Albertha, Kromann, ank. om til Frederiksstad 24. April. — Hansigne, Clausen, ank. om til Hamburg 25. April. — Ingolf, Nymann, ank. om paa Vejle Ejord 24. April. — Niels, Caspersen, ank. om til Pillau 25. April. — Caroline, Christensen, ank. om til Bøgense 26. April. — Anne, Jørgensen, ank. om til Pillau 25.

April. — Spurven, Petersen, ank. om til Fakse Ladeplads 25. April. — Peter, Olsen, ank. om til Rügenvoldeminde 26. April. — Emilie, Hansen, ank. om til Haderslev 27. April. — Laura, Jensen, afgik fra Rio Grande 26. April. — Christiane, Bager, ank. til Pillau 27. April. — Aron, Andersen, ank. om til Kolding 27. April. — C. M. Petersen, Petersen, ank. om til Swinemünde 29. April. — Svalen, Rosenbeck, ank. om til Mostyn 27. April. — Abba, Petersen, ank. om til Tranebjerg 27. April. — Svip, Jensen, ank. om til Åhus 29. April. — Castor, Albertsen, ank. til Kjøbenhavn 28. April. — Thyra, Rasmussen, ank. om til Maracaibo 28. April. — Caroline Kock, Groth, er ankommen til Maracaibo. — Maagen, Mortensen, ank. til Mostyn 27. April. — Jørgen, Albertsen, ank. om til Libau 28. April. — Bertha, Carlsen, ank. om til Swinemünde 29. April. — Elise Marie, Olsen, ank. om til Holtenau 28. April. — Mars, Stegmann, ank. om til Pillau 28. April. — Amalia, Andersen, ank. om til Kjøbenhavn 28. April.

Efterretninger for Søfærende.

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

Alle Pøllinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordseen. Fans Ø, Lundvig-Løb. Lundvig-Løb er nu paa V. Siden ailmærket med 16 Halmprikker, der staar paa S. og Ø. Siden af Hansodde.

Skagerrak. Hanstholm NØ. Føreren af Dampskibet „Ficaria“ rapporterer: Den 26de April. 57° 17' N. Br. 8° 55' Ø. Lgd. En Mast 10 Fod over Vandet.

Sundet. Kjøbenhavn. Prævesten og Møllefort. Foran Forterne Prævesten og Møllefort er der i c. 100 Alens Afstand fra Forterne rejst midlertidige, lette Tømmerstilladser, c. 20 Fod høje over Vandet. De vil blive staaende i nogle Uger.

Østersøen. Bornholm S. Fra den 20de Maj til den 1ste August 1907 vil der til Brug ved Opmaalning være udlagt en Del sorte Vagere med Flag i Farvandet S. for Bornholm mellem Adler-Grund og Rønne-Banke.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Yttre Stengrund. I Begyndelsen af Maj 1907 udlægges en sort Lystønde med hvidt Bælte $\frac{1}{4}$ Kml. SØ for den sorte og hvide Vager ved Yttre Stengrund. Den viser Et-Blink hver 2 S. 56° 9' 15" N. Br. 16° 2' 36" Ø. Lgd.

Sandhamn—Stockholm. Fra den 6te Juli 1907 skal Fyrene Ådkubben, Skötkubben, Yxhammarskubben, Gälnöport, Sandö Sugga, Brødstycket og Furuholmen, der for Indgaaende haves om Bagbord, vise Et-Blink hver 5 S., og Fyrene Prickgrundet, Klöfholmen, Galtholmen og Lindalen, der for Indgaaende haves om Styrbord, To-Blink hver 8 S. Samtidig forstærkes Fyrene.

Fyrskibet „Grepn“ er atter udlagt.

Hudiksvall. Kråkskär. Paa Kråkskär, Kråkö N.-Pynt, skal tændes et Fyr med En-Formærkelser hver 10 S. Det skal vise grønt Lys fra c. N. 72° V. til c. N. 5° Ø., hvidt Lys fra c. N. 5° Ø. til c. N. 12° Ø., rødt Lys fra c. N. 12° Ø. til c. N. 40° Ø., grønt Lys fra c. N. 40° Ø. til c. N. 66° Ø., hvidt Lys fra c. N. 66° Ø. til c. N. 86° Ø., rødt Lys fra c. N. 86° Ø. til c. Ø., grønt Lys fra c. Ø. til c. S. 86° Ø., hvidt Lys fra c. S. 86° Ø. til c. S. 77° Ø., rødt Lys fra c. S. 77° Ø. til c. S. 75° Ø. Fyrapparat af 4de Orden. 61° 34' 12" N. Br. 17° 19' 43" Ø. Lgd.

Bøttniske Bugt. Norrbyskären. Ø. for Norrby opføres to hvide Baaker med Trekant N. 1° Ø. og S. 1° V. fra hinanden. 63° 33' 24" N. Br. 19° 51' 6" Ø. Lgd. og 63° 33' 59" N. Br. 19° 51' 6" Ø. Lgd. I Kalmarsund opføres to hvide Baaker, den Ø.-lige med Diamant; de staar N. 47° Ø. og S. 47° V. fra hinanden. 63° 33' 40" N. Br. 19° 52' 36" Ø. Lgd. og 63° 34' 9" N. Br. 19° 53' 42" Ø. Lgd.

Tyskland. Lille-Bælt. Holsts-Flak. I Maj 1907 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak, hvor Skiver, der om Natten er belyst, er udlagt. Skibet, hvoriga der skydes, fører rød Stander eller tre røde Lanterner lodret for hinanden og viser elektriske Søgelys. Lørdag og Søndag Nat skydes ikke.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg—Marstrand. Skalkorgarne. Paa Skalkorgarne skal tændes et Lysfy, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Lyset er grønt fra c. N. 44° Ø. til c. N. 87° Ø., hvidt fra c. N. 87° Ø. gennem Ø. til c. S. 84° Ø., rødt fra c. S. 84° Ø. gennem S. til c. S. 10° V., grønt fra c. S. 10° V. til c. S. 77° V., hvidt fra c. S. 77° V. til c. S. 82° V., rødt fra c. S. 82° V. gennem V. til c. N. 75° V., grønt fra c. N. 75° V. til c. N. 44° V., uforstærket hvidt fra c. N. 44° V. gennem N. til c. N. 44° Ø. Linseapparat af 6te Orden. 57° 40' 54" N. Br. 11° 45' 45" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Süder Hever. I Süder Hever er den sorte Spidstønde Nr. 5 atter udlagt paa 54° 24' 2" N. Br. 8° 33' 48" Ø. Lgd.

Elben. Mühlenberger Loch—Alte Süderelbe. De 5 Tønder mellem Mühlenberger Loch og Süderelbe er sorte og har Nr. 1—5. Den inderste ligger paa 53° 31' 58" N. Br. 9° 49' 40" Ø. Lgd.

Weeser. Grosser Knechtsand. Paa Grosser Knechtsand er opført en c. 80 Fod høj, sort Baake, med Stage og Firkant til Brug ved Opmaalng. 53° 48' 57" N. Br. 8° 20' 57" Ø. Lgd.

Emas. I Oostfriesische Gatje er den sorte Spidstønde G 1 a udlagt i 22 Fod Vand, paa 53° 24' 21" N. Br. 6° 57' 13" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Ameland. Kromme Balg. I Kromme Balg er Spidstønderne Nr. 5, Nr. 6 med Ballon, Nr. 12 med Ballon, Nr. 14, Nr. 17, Nr. 18 med Ballon og Nr. 19 og Stumpstønderne Nr. 1, 2, 4, 5, 8 og 10, alle med afkortet Kegle, flyttet.

Terschelling. Noordoostergonden. Den rød og hvid lodret sribede Spidstønde med Ballon, mærket „NO“, ved Noordoostergonden, ligger paa 53° 26' 18" N. Br. 5° 15' 54" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. Schuitengat og Zuidgeul. Vliestroom og Schuitengat. I Vliestroom er Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle flyttet lidt SØ. t. Ø. hen i 34 Fod Vand, $\frac{3}{4}$ Kbl. N. t. V. for Stortemelk Ledefyrilinje. Paa Barren i Schuitengat er sort Kugletønde Nr. 1 med Diamant flyttet lidt V. hen og Spidstønde Nr. 2 med Ballon lidt S. t. Ø. hen. Mindste Dybde midt i Farvandet er nu 18 Fod.

I Zuidgeul (Schuitengat) er Dybden aftaget til 5 $\frac{1}{2}$ Fod.

Schuitengat. Stumpstønde Nr. 4 i Schuitengat har afkortet Kegle som Topbetegnelse. 53° 20' N. Br. 5° 11' N. Br. Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I Brakkegat er de rød og sort vandret sribede Kugletønder Nr. 1 og Nr. 2 inddraget.

I Vuile Gat er udlagt en Spidstønde Nr. 2 a i 19 Fod Vand. 51° 45' 46" N. Br. 4° 14' 1" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 i Brakkegat har nu Nr. 2 b i Vuile og Stumpstønde Nr. 1 i Brakkegat har Nr. 1 a i Haringvliet.

Noord-Pampus. I Noord-Pampus er der i Linjen Hellevoetsluis Fyr overet med Kwak Lystønde fundet en mindste Dybde af 10 Fod. For at have 11 Fod maa man holde lidt S. Skel i Mærket.

Haringvliet. Aardappelengat. I Aardappelengat er Afmærkningen inddraget, og et nyt Aardappelengat med 10 Fod Vand afmærket langs Meneerache Plaet, saaledes: Spidstønde Nr. 1 paa 51° 47' 32" N. Br. 4° 8' 32" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 paa 51° 47' 16" N. Br. 4° 9' 19" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 i 21 Fod Vand. 51° 47' 9" N. Br. 4° 9' 50" Ø. Lgd. Rød Lystønde Nr. 4 i 16 Fod Vand. 51° 47' 2" N. Br. 4° 10' 92" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 5 med Ballon i 19 Fod Vand. 51° 46' 57" N. Br. 4° 11' 17" Ø. Lgd. Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 1 med Kegle. 51° 47' 41" N. Br. 4° 8' 43" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2. 51° 47' 23" N. Br. 4° 9' 24" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3. 51° 47' 19" N. Br. 4° 9' 49" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 4 i 17 Fod Vand. 51° 47' 18" N. Br. 4° 10' 20" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 5 i 11 Fod Vand. 51° 47' 9" N. Br. 4° 10' 45" Ø. Lgd. Rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 6 med Kegle i 19 Fod Vand. 51° 47' 6" N. Br. 4° 11' 8" Ø. Lgd.

I Haringvliet er i 22 Fod Vand udlagt en Spidstønde Nr. 7 a. 51° 47' 26" N. Br. 4° 10' 56" Ø. Lgd.

Schelde. Zuidergat. Da Konijnschor i Zuidergat er tiltaget tæt ved Valkenisse Vandstandsmaal, er en Spidstønde Nr. 31 a udlagt i 31 Fod Vand, paa 51° 22' 26" N. Br. 4° 7' 24" Ø. Lgd.

Skonnerten „Zeehond“. Skonnerten „Zeehond“, der ligger S. for 54° N. Br., viser nu samme Stormvarsel-Signaler som paa den hollandske Kyst, men i Stedet for den røde Lanterne om Natten vises tre Lanterner, hvid, rød, hvid, lodret for hinanden.

Belgien. Schelde. Paa Schelde højre Bred i Austruweel Bugt er tændt to grønne, røde og hvide, faste Fyr, der viser grønt Lys op ad Floden til S. 12° Ø., hvidt Lys fra S. 12° Ø. gennem S. til S. 54° V., rødt Lys derfra ned ad Floden. Synsvidden: 1 Kml. Flammens Højde: 35 Fod. Fyrpæle uden for Diget tæt inden for Baakerne, som staar der. 51°

14' 28" N. Br. 4° 22' 54" Ø. Lgd., og 51° 14' 24" N. Br. 4' 23' 33" Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque. Fyrskibet „Suouw“ er midlertidig ombyttet med en rød og sort vandret sribet Lys- og Klokketønde, mærket „Snouw“, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mørke 2 S. 51° 3' 22" N. Br. 2° 12' 45" Ø. Lgd.

England. River Medway. Chatham. Tidsignal gives nu ved Royal Naval Barracks i Chatham, hvor en Kugle falder hver Hverdag Kl. 10 T. 0 M. 0 S. Fm. og Kl. 1 T. 0 M. 0 S. Fm. Greenwich Middeltid. Mislykkes Signalet, hejses et hvidt Flag med fem sorte Kors. 51° 23' N. Br. 0° 32', Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Skorstenen Frileuse, NØ. for Byen Havre, er ikke længere Landmærke. 49° 30' 22" N. Br. 0° 9' 12" Ø. Lgd.

Saint Malo. Anse de Saint Cast. Møllen Chêne, SV. for Saint Cast Støtte, er ikke længere Landmærke. 48° 37' 38" N. Br. 2° 15' 52" V. Lgd.

England. Dover. I Dover Harbour er udlagt tre Rækker Fortøjstønder med otte i hver Række til Torpedobaandsledæggere.

Dover Harbour. Ledefyrene for West Channel til Dover Harbour gaar kun 50 Alen fri af den S.-lige Bølgebryders V.-Ende, hvorfor der bør holdes lidt Skel i Fyrene.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Digby Gut. En Fløjtetønde er udlagt som Midtårvands-Tønde ved det N.-lige Indløb til Digby Gut, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 25° Ø. fra Point Prim Fyr. 44° 42' 53" N. Br. 65° 46' 14" V. Lgd.

Jordan River. Jordan Bay Ø.-Side. Paa Yderenden af Bølgebryderen paa Ø.-Siden af Jordan River er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 23 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 26 Fod højt Taarn. Bølgebryderen strækker sig $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 76° V. ud fra Kysten. 43° 45' 30" N. Br. 65° 13' 5" V. Lgd.

New Brunswick. Bay of Fundy. Gannet Rock. Ved Gannet Rock Fyr gives Taagesignal nu med Knaldsignal hver 5 Minutter.

Vestindien, Mexikanske Bugt Karabiske Hav.

Colombia. Rio Magdalena. Det grønne og hvide Blinkfyr paa Gomez Island er upaalideligt og kan kun ses paa kort Afstand, 11° 5' N. Br. 74° 48' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Ancud Gulf. Pellgro og La Barra. En rød Spidstønde mod rød Kegle, mærket „Bajo Pellgro“, er i 13 Fod Vand udlagt ved Enden af Peligro Schoal, $\frac{3}{4}$ Kml. N. 80° V. fra Cheniao Island N.-Ende og i N. 4° Ø. fra Mechuque Island V.-Pynt. 42° 15' S. Br. 73° 17' V. Lgd.

En sort og hvid vandret sribet Kugletønde med Ballon, mærket „La Barra“, er i 13 Fod Vand udlagt tæt ved Midten af Barra Shoal, $\frac{1}{4}$ Kml. S. 52° V. fra Cahuache Island S.-Spids og i S. 20° Ø. fra Quenac Island. 42° 33' S. Br. 73° 19' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Aglers. Iles Habibas. Iles Habibas hvide, faste Fyr er slukket og de to midlertidige, hvide, faste Fyr tændt.

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

Birma. Rangoon River. Centre Spit. Centre Spit Tønde, der ligger $\frac{2}{3}$ Kml. S. 49° Ø. fra Elephant Point Obelisk, er ombyttet med en Lystønde, som viser hvidt, fast Lys. Obelisk: 16° 28' N. Br. 96° 19' Ø. Lgd.

Asiens Ø. Kyst med Japan.

Straat Soenda. Klein Fortuin. Kystrevet ved Klein Fortuin SØ.-Pynt (Batoe Ketjil) i Straat Soenda, strækker sig 1 Kml. længere ud end angivet i Kortet. Klein Fortuin SØ.-Pynt: 5° 54', S. Br. 104° 26', Ø. Lgd.

Sumatra V.-Kyst. Øen Siberoet S.-Kyst. Mellem Øerne Lipa og Koraniki, S. for Siberoet, strækker sig et Rev, der spærrer Løbet, undtagen for Smaafartstøjer. 1° 50', S. Br. 99° 7', Ø. Lgd.

Simaloer NØ.-Kyet. Limau N. Revot N. for Øen Limau strækker sig $\frac{1}{2}$ Kml. længere N. ud end angivet i Kortet. Limau ligger paa $2^{\circ} 37'_{10} N.$ Br. $96^{\circ} 20'_{6} O.$ Lgd.

Sumatra Ø.Kyet. Langsarbaal. I Telok Dalam Geul er hvid Spidstønde Nr. 2 ombyttet med en hvid Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Hvid Spidstønde Nr. 3 er ombyttet med en hvid Lystønde Nr. 3, der viser hvidt, fast Lys. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S., er udlagt ved Øen Telega Toedjoeh ved Farvandet Ø.-Side. $4^{\circ} 33'_{10} N.$ Br. $98^{\circ} 3'_{10} O.$ Lgd. Det hvide Blinkfyrr paa Pasir Poetih, der viser Blink 1 S., Mørke 2 S. er nu tændt. $4^{\circ} 32'_{7} N.$ Br. $98^{\circ} 0' O.$ Lgd. Holdt overet med den hvide Lystønde Nr. 2 leder det i Løbet i Langsar Rivier.

China. Chusan Arkipel. Tongting Island. Paa Toppen af Tongting Island er nu tændt et hvidt Lynfyrr, som hver 20 S. viser Fire-Lyn, hvert af under $\frac{1}{10}$ S. Varighed. Flammens Højde: 174 Fod. Synsviddende: 19 Kml. Hvidt, 27 Fod højt Taarn. Tnagesignal gives med Taagehorn, der hver 20 S. giver Et-Stød af 2 S. Varighed. $29^{\circ} 51'_{17} N.$ Br. $122^{\circ} 35'_{12} O.$ Lgd.

Det midlertidige Fyr er slukket.

INDHOLD:

Formandskiftet i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 2. Maj 1907. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Indervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Rotter og Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddere, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Splil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongenegade 32, 1. Træfæs Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

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, Frihavnens. (Tlf. Frh. 57.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Maj 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	98 ⁹ / ₄	98 ¹ / ₂	98 ⁹ / ₄
Danmark.....		75	77
Norden.....	100— ¹ / ₄	100	100 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		77 ¹ / ₂	79
Carl.....		96 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
Dannebrog.....	92 ¹ / ₂ — ⁹ / ₄ — ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₄
Skjold.....	72— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	72 ¹ / ₄	72 ¹ / ₂
Urania.....		55 ¹ / ₂	57
Union.....		78	78 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....	91 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Hejmdal.....		107	109
Østasiatiske.....	137 ¹ / ₄	137	137 ¹ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		32 ¹ / ₂	33
Gorm.....		95	98
Torm.....		70 ¹ / ₂	79
Inga.....		75 ¹ / ₂	79
Cimbria.....		81	95
Vesterhavet.....		—	—
Helsingerske-Dampskibs-Selsk....	32 ¹ / ₂ —33	32 ¹ / ₂	33 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		62	70
Dansk-russisk Dampsk.....	114— ¹ / ₂	114	114 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97 ¹ / ₄	97 ⁹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		86 ⁹ / ₄	86
3 ¹ / ₂ % Kbhn.s Kreditf.....		88 ⁹ / ₄	90 ¹ / ₂
4 % — — — — — 2. Serie..		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4 % — — — — — 1. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
4 % — — — — — 7. — ..		94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		94	94 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	150 ¹ / ₄ —151	150 ⁹ / ₄	151
Privatbank.....	124— ¹ / ₄	124	124 ¹ / ₄
Landmandsbank.....	182 ⁹ / ₄	182 ¹ / ₂	182 ⁹ / ₄
Handelsbank.....	138	137 ⁹ / ₄	138 ¹ / ₄
Grundejerbank.....		116 ⁹ / ₄	117 ¹ / ₄
Burm. & Waiu.....	97 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ⁹ / ₄	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₄
Helsingers Jærnsak.....		98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	188 ¹ / ₂ — ⁹ / ₄ —189	188 ⁹ / ₄	189
Bryggeri Aktier.....	145 ¹ / ₂	145 ¹ / ₄	145 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 30. April 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.23	18.19
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. April 1907.

Russiske Noter.....	214.50
4 % Russiske Consols.....	74.60
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	67.90
5 % Mexikanske 1899.....	100.70
5 % Rumænske Stats.....	100.75
4 % — — — — — 1890.....	91.25

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

„Foren. Dampsk.“ 134,000, „Norden“ 24,000, „Dannebrog“ 40,000, „Kbhvn.“ 14,000, „Carl“ 10,000, „Skjold“ 32,000, „Urania“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 42,000, „Hejmdal“ 2,000, Østas. Komp.“ 978,000, „Helsingør Dampsk.“ 6,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 32,000, „Nordøen“ 6,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse

vedrørende

Antagelse og Udkommando

af

Frivillige Lærlinge til Kadetskolen.

Unge Mennesker, der ønsker at komme i Betragtning ved Antagelsen i Aar af frivillige Lærlinge til Udkommando med de til Udrustning bestemte Skibe for senere at kunne indstille sig til Adgangsprøven til Kadetskolen, skal inden den 15. Juni til Marineministeriet indsende Ansøgning derom.

Sammen med Ansøgningen vil, foruden Fødsels-, Vaccinations- og Lægeattest, endvidere Beviset for at have bestaaet den almindelige Forberedelseseksamen (4. Kl. Hovedeksamen) være at indsende.

For dem, der først i det kommende Sommerhalvaar indstiller sig til Forberedelseseksamen, vil Eksamensbeviset altsaa ikke kunne indsendes sammen med Ansøgningen; i Stedet for vedlægges da en Erklæring om, at vedkommende har til Hensigt at indstille sig til nævnte Eksamen, og umiddelbart efter at denne er bestaaet og Beviset udleveret, indsendes dette til Marineministeriet.

Blanketter til Ansøgninger udleveres fra Marineministeriets Sekretariat, hvor paa Forlangende nærmere Oplysninger meddeles.

Marineministeriet i April 1907.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Nord-Jylland

Samtlige Medlemmer af Sejlskibs-Afdelingen i „Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ i Tolddistrikterne Aalborg, Nibe, Frederikshavn, Læsø, Hobro, Mariager, Randers og Grenaa indvares til Møde i Handelsforeningens Børssal i Aalborg Onsdag den 8. Maj Eftm. Kl. 2½ for at foretage Valg af 2 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Forsikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A. Ved dette Valg tilkommer der hvert Medlem en Stemme for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde indtegnet til Ulykkesforsikring.

Aalborg, den 19. April 1907.

For Kredsafdelingen

P. Rehnitzer.**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.**

i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agentorer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copenaure
Telefon-Nr. 42

„Wolverine“**Baade-Motorer**

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34.
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted og Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørkontor.

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 Etablissemment
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Sandballast

leveres til Sejl og Dam skibe, indgivet med Dam kran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 555



Emaller
paalægges varm — I tyk — paa alle saade indvendige Steder i det, der ere udsatte hurtig Tæring, f. Ex. Nærheden af Hjerne etc.

Solutione:
paalægges kold lige Farve.

Meget økonomisk
Lasterum, Bunkers
Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

PRIMA BUNKER-KUL**BD BLUMENFELD.****HAMBURG.****DOVENHOF 77 & 79.**

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

**Skibs-
Provierteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærg-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7282.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 102.

Th. Lang,

Smede- og Mæskinværket
Gæstgævevej ved Langebr.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 20779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget hermede
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5698.

Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28165

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varene bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverl forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og
Speditjonsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Telegramadr.:
„Smithens,
St. Petersburg“.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Telegr.-Adr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas världsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.
Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Thomas Møller

Skibaproviantering.

Lager af Sejludg, Manilla og
Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der pantger sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.** 

.. THE ..
ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

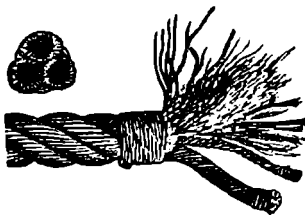
Commerolal Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

Taifuntrosser

(pat. Tyaski, Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billig-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

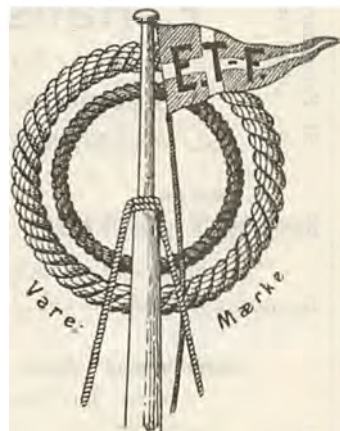
Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283



**Esbjerg
Tovværks-
Fabrik**

**Hamp-Kokus-Manilla-
Tovværk**

til staaende og løbende

**Gods, Fortøjnings og
Slæbefrosser.**

**Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.**

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

 Garanteret holdbar i Indtil 1 Aar 

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15

Telefon 4830

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Maj 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Dampumpner
Blakes Kedler
Higginsons selvvm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1-31. Sekretariatet H 1638.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.
Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 1.5

Adr.: St. Annæ Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibebunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5801
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

Bekendtgørelse.

Hermed meddeles, at jeg
er ophørt med min Forret-
ning i Kotka i Finland.

Takkende for den Tillid,
som er kommet mig til Del,
tegner

Med Højsagtelse

J. Bruhn.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Foreningen

for Oprettelse af

skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

afholder ordinær Generalforsamling Tirsdag den 14. Maj
Kl. 3 i Holbergsgade 4, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden i 1906 og Forslag for det kommende Aar.
2. Aflæggelse af Røgnskabet.
3. Valg af Bestyrelse og Revisorer.

Bestyrelsen.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværker af enhver Art.

Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandar til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 9442.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

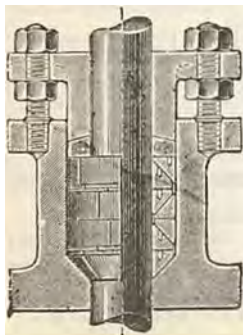
Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner

Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylindrolie, Tvist, Værktøjer, Pumpe

Patent Farver til Skibsbrug

Landbrugslotteriet.

Fristen for Ansøgning om Kollektioner udløber 15. Maj.

Det kongl. oktr. Sæassurances Kompagn

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
feste Provinbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Sæassurance.

Telefon Nr.
124.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kredsafdeling for Sjælland

Medlemmer af Sejlskibsafdelingen i „Danske Skibs
rederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“, boend
i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Sjæl
land (Sjælland, Lolland-Falster, Møen og tilstødende Øer
indkaldes herved til Møde paa sidstnævnte Forening
Kontor, St. Annæ Plads 26, 2. Sal, Kjøbenhavn, Tors
dagen den 23. Maj Kl. 3 Eftm. for at foretage Val
af 4 Repræsentanter til at udøve Stemmeret paa Fo
sikringsforeningens Generalforsamling i Juli Maaned d. A
Ved dette Valg tilkommer der hvert Medlem en Stemm
for hver Mand, han ved Aarets Begyndelse havde ind
tegnat til Forsikring.

Kjøbenhavn, den 7. Maj 1907.

Kredsstyrelsen.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa all
større Pladser i Europa, Asien, Afrika
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud
betalinger besørges.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—9 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nissen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

AXEL LUNI

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnstræde.

Hortlig Ekspedition. — Billige Præier.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

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

Kjøbenhavn, d. 9. Maj 1907.

Det i forrige Maaned her i Byen afholdte Foraarsmøde i The Baltic and White Sea Conference har — hvor vellykket Mødet isøvrigt i sig selv var — desværre givet Anledning til en Genoplussen af en Strid mellem Medlemmer af Konferencens kjøbenhavnske Komite, der forlængst mentes bilagt og begravet, navnlig efter at Konferencens Londonermøde i Fjor Efteraar havde givet den ene af Parterne, Skibsreder, Vice-Konsul Johan Hansen et saare uforbeholdent Tillidsvotum. Selve Striden blev i Juni Maaned f. A. rejst af Direktør Chr. Kronman i et herværende Dagblad paa Grundlag af den Omtale, der i Grosserersocietetets Handelsberetning var bleven Tilblivelsen af The Baltic and White Sea Conference til Del, og findes kortelig refereret i „Dansk Søfartstidende“ af 28. Juni 1906.

Den ydre Foranledning ved det nu afholdte Møde maa søges i den Maade, paa hvilken Direktør Kronman, der som bekendt har fungeret som Dirigent ved alle de af Konferencen hidtil afholdte Møder, ledede Konferencens Forhandlinger. Ved Ledelsen af Møderne har Direktøren stedse fulgt det Princip, uanset Dirigenthvervet, at tage Del i selve Forhandlingerne, hvorved den øjeblikkelige Situation til Tider kunde blive lidt vanskelig at overse, rent bortset fra Sagens formelle Side. Saa længe alt gik glat, lod en saadan Fremgangsmaade sig maaske forsvare, hvor formløs den end i sig selv er, ganske simpelt fordi den sparer eller dog kan spare paa Forsamlingens Tid, men ganske anderledes stiller Sagen sig unægtelig i det Øjeblik, da der fremkommer mere alvorlige Divergenspunkter mellem Dirigenten og Medlemmer af Mødet. Et saadant Tilfælde indtraf netop under Diskussionen om det af Konferencens Bestyrelse fremsatte Forslag til en Strejkeklausul, ved hvilken Løjlighed der viste sig at være en afgjort Uenighed mellem Direktør Kronmans og Konsul Johan Hansens Synspunkter. Vi finder ingen Anledning til at komme nærmere ind paa de Forhandlinger, der ved denne Løjlighed blev ført paa Mødet, men lige saa lidt ønsker vi at lægge Skjul paa, at efter vort Skøn kunde ikke blot Konsul Johan Hansen, men om vi husker ret, ogsaa andre af Konferencens Medlemmer med Rette føle sig brøstholdne over at Dirigenthvervet ikke blev opfattet og udøvet efter noget mere almenanerkendte Principer, end Tilfældet var. — Ud fra dette Grundlag er de tidligere Uoverensstemmelser mellem de to nævnte Herrer bleven genoptaget og har givet sig Udslag i en fornyet Polemik, denne Gang i Dagbladet „Dannebrog“.

Af Hensyn til selve Konferencen, der visselig ikke har noget Synspunkt set kan være tjent med vedbiivende at slæbe denne Strid om Initiativet til dens egen Opindelse om med sig, vilde vi under almindelige Forhold have anset det for rigtigst at lade Sagen gaa i Glemmebogen uden nogen nærmere Omtale, men da hele Spørgsmaalet paa Foranledning af Konsul Johan Hansen nu er resulteret i en Retssag, der forhaabentlig vil skaffe Klarhed til Veje, forekommer det os, at dette Hensyn maa vige netop for at skaffe fuld Klarhed. „Dansk Søfartstidende“ havde i sin Tid Løjlighed til paa meget nært Hold at følge de Forhandlinger og det Arbejde, der gik forud for Afholdelsen af den første Conference her i Kjøbenhavn i 1905, og i Forbindelse med det foreliggende Spørgsmaal om Konferencen Tilblivelse vil nedenstaaende

ledende Artikel, der fremkom her i Bladet, forinden Sagen endnu havde været til Behandling i Dansk Dampskibsrederiforening, kunde paaregne nogen Interesse:

Kjøbenhavn, d. 26. Januar 1905.

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

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

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

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

Vi staa her overfor et ganske nyt Fænomen indenfor vor Skibsfart, idet den i Fjor dannede internationale Sejlskibsrederiforening, der isøvrigt synes at have vundet en meget stor Tilslutning, praktisk talt aldeles ikke berørte danske Interesser, om end den paa flere Punkter ligner den Bevægelse, vi nu har for os. Det forekommer os, at der er Grund til at følge denne Sags Forløb med mere end almindelig Interesse, dels paa Grund af den overordentlig store Rolle, som Fragtraterne i Nord- og Østersøfarten nu en Gang spiller for vor Dampskibsfart, og dels fordi der er visse Momenter, der, hvor skeptisk man end ellers kan være, dog i al Fald maa siges at pege henimod et gunstigt Resultat. Det er jo nu en Gang saa, at de engelske Redere stedse har været vanskelige at faa i Tale for andre Nationer; Eng-

lænderne har, støttende sig paa deres Førerstilling, stedse ønsket at gaa deres egne Veje, men saa meget mere tør man dog vel ogsaa bygge paa engelsk Tilslutning, naar denne endelig en Gang viser sig. Lad ogsaa være, at det maaske udelukkende er den herskende Nødtilstand, der dikterer denne livlige Tilslutning — Sandsynligheden taler derfor — men hvorfor overhovedet spørge om Aarsagen, naar blot Samarbejdet kommer i Stand, dette Samarbejde, der vil komme til at betyde saa meget mere, som det allerede nu vides, at den kommende Sæson i hvert Fald maa bringe en meget betydelig Eksport af Trælast fra Østersøen med sig. En anden Side af Sagen, der forekommer os at have et vist Krav paa Interesse, er den, at man paa Forhaand tænker sig det hele ordnet ad Frivillighedens Vej. Det er ikke Meningen at binde Rederne ved Overenskomster, der kræver en Kontrol, som i Praksis er meget vanskelig for ikke at sige helt uigennemførlig; de herskende Forhold, mener man, vil i Virkeligheden være den mest virksomme Kontrol. Skulde en og anden ogsaa bryde ud, saa opnaar han jo blot derved at udsætte sig for intet at tjene eller vel endog lide Tab, hvor der dog ellers kunde være Udsigt til en beskedent Fortjeneste, men netop dette, synes os, bør kunne skabe Sammenhold, selv hvor Mulighederne for et saadant under alle andre Forhold overhovedet ikke vilde være til Stede.

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

Værd at lægge Mærke til er det, hvorledes der her Gang paa Gang tales om „Sammenslutning af de i Nord- og Østersøen interesserede Redere,“ „Samarbejde etc. og om Konsul Johan Hansens Forelæggelse af Sagen for Dampskibsrederiforeningen for eventuelt at formaa denne til at udsende Indbydelse til en international Konference. Naar hertil kommer, at denne Artikel er skrevet paa Grundlag af Oplysninger, som i sin Tid velvilligst blev givet os af Konsul Johan Hansen paa et Tidspunkt, der ligger nogle Dage forud for Sagens Behandling i Dampskibsrederiforeningen, da forekommer det os unægtelig, at enhver Tvivl om Konferencens Oprindelse maa forstumme. Konferencens Eksistens skyldes ganske simpelt i allerførste Linje det paagældende Rederfirma i Newcastle, Cairns, Noble & Co., og Firmaet C. K. Hansen i Kjøbenhavn, saa vist som det at faa Samarbejdet sat i Gang stedse maatte blive Hovedsagen — for ikke at sige hele Sagen.

Selvfølgelig taler vi her kun om saadanne Oplysninger, som har været tilgængelige for Offentligheden — hvad der kan være forhandlet paa Møder i Dampskibsrederiforeningen og nu senere paa Bestyrelsesmøder indenfor Konferencen, kan vi ikke udtale os om, og de Punkter af de to Herrers Mellemværende, der maatte være afhængig heraf, maa følgelig her lades ganske ude af Betragtning. Men i det, der foreligger for Offentligheden, finder vi ganske vist ogsaa fuldt tilstrækkeligt Materiale til at begrunde det Standpunkt i Sagens Hovedspørgsmaal, som vi lige har givet Udtryk, og som forøvrigt blot er en Gentagelse af, hvad vi, uden Modsigelse fra nogen Side, har skrevet om den samme Ting ved Referatet af den tidligere Polemik.

Forøvrigt tror vi at gøre os til Talsmand for en i denne Sag almindelig næret Anskuelse, naar vi udtrykker vor Beklagelse af, at Direktør Kronman i sin Tid fandt sig foranlediget til at rejse hele denne, kun lidet tiltalende Strid om Initiativet til Konferencens Tilblivelse, og Forventningen om, at det maa lykkes at bevare for Konferencen Konsul Johan Hansens Arbejdskraft og Energi — netop de Egenskaber, der i saa høj Grad medvirkede til at skabe The Baltic and White Sea Conference.

I Forbindelse med vore Meddelelser i sidste Nummer om den af den engelske Regering nylig udnævnte raadgivende Komite i Søfartsanliggender, hvis Opgaver i mange Henseender er de samme som de, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har her i Danmark, giver vi følgende nærmere Oplysninger om den engelske Komites Sammensætning. Komiteen bestaar af 19 Medlemmer. Af disse er 5 udnævnt som Repræsentanter for Skibsrederne, 2 er Repræsentanter for Skibsbyggerne, 2 for Skibsførerne og Styrmandene, 2 for Maskinmestrene, 2 for Søfolkene, 1 for Fyrbøderne og 2 for Assurandørerne; endelig er 3 udnævnt af „Board of Trade“, og af disse er de to Skibsredere.

Svensk-østasiatisk Kompagni. Stockholm, d. 5. Maj. (Ritz. Bur.). Aktieselskabet Svensk Østasiatisk Kompagni er nu bleven dannet. Selskabet har til Formaal at drive Rederiforetagender, nærmest regelmæssig Trafik fra Sverrig til Østasien, og i Fremtiden muligvis at udvide Selskabets Virksomhed til at omfatte Handelsvirksomhed og industriel Virksomhed. Dets Minimumskapital er 2 Mill. Kr., dets Maksimumskapital 6 Mill. Kr. Selskabet er dannet dels under Forudsætning af, at det til Oprettelse af regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Sverrig og Østasien erhverder en aarlig Statssubvention i fem Aar fra dets første Dampers Afgang fra Sverrig til Østasien, svarende til Afgifterne i Suezkanalen; dog maa denne Subvention ikke overstige 370,000 Kr. aarlig; dels er endvidere Selskabet dannet under Forudsætning af, at Selskabet til Anskaffelse af de fire første Dampere erhverder et Laan af Staten paa højst 2 Mill. Kr. Skrivelsen herom til Regeringen er undertegnet af henved 30 af de mest fremragende svenske Finansmænd. Kommercekollegiet har afgivet Betænkning om Ansøgningen og har deri indstillet, at den bevilges. Om Foretagendets Betydning for svensk Eksport, Industri og Handel siger Kommercekollegiet, at Udsigterne for Fremgangen vanskelig lader sig beregne med Sikkerhed, men det planlagte Samarbejde med det Østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn vil være vel egnet til at borttrydde en stor Del af de Vanskeligheder, der ellers uden Tvivl vil møde Foretagendet, særlig i dets Begyndelse.

En for Foretagendets økonomiske Sikkerhed meget betydningsfuld Omstændighed ligger, siger Kollegiet, deri, at der paa en Linje til Østasien allerede i Begyndelsen kan paaregnes Returfragt i stort Omfang.

Svensk Østasiatisk Kompagni vil i Følge „Gøteborg Handelstidning“ til Direktør faa Rigsdagsmand, Skibsreder Dan. Bostrøm, Gøteborg.

Den svenske La Plata Linje. Den offentlige Revision af den svenske La Plata-Linjes Bøger har i Følge norske Blade bragt paa det Rene, at siden Statsunderstøttelsen blev opnaet, har den nævnte Linjes Rederi haft et Tab paa 148,132 Kr. for Aaret 1906. 34,650 Kr. af Tabet skriver sig fra Havarier og Resten fra de daarlige Hjemfragter. Men paa den anden Side er der i Værdiforringelse for Skibene afskrevet 5 pCt., medens der kun svares 4 pCt. Rente af Kapi-

talen efter den med Staten oprettede Kontrakt. Desuden er ikke alle Administrationsudgifter medregnet i Under-skudet.

Linjen har dog haft sin Betydning for den svenske Eksporthandel. Udførslen af svenske Varer er øget, ny Varer indført paa Markedet, og Linjen synes i saa Henseende at have opfyldt de Forventninger, man har stillet til den.

Skibsfarten gennem Suezkanalen. I Følge Beretning fra det danske Vicekonsulat i Port Said er Suezkanalen i 1906 blevet benyttet af følgende Skibe:

Nationalitet	Antal	Netto Tonnage
Britiske	2,329	6,990,406
Tyske	593	1,845,659
Franske	260	729,311
Hollandske	203	515,871
Østrigske	144	394,232
Russiske	113	272,931
Italienske	82	173,115
Japanske	39	135,324
Danske	39	86,479
Spanske	28	70,832
Amerikanske	24	68,286
Tyrkiske	49	53,196
Norske	45	52,577
Svenske	8	17,492
Græske	5	4,618
Portugisiske	1	1,263
Ægyptiske	3	733
Siamesiske	1	406

Ialt... 3,967 11,412,731

Fra Brügge skriver Firmaet John P. Best & Co. til os d. 26. April:

Ny Havne i Brügge & Zebrügge. I Slutningen af Juli Maaned d. A. vil den officielle Aabning af Brügge's og Zebrügge's ny Havne finde Sted.

Arbejdet, der paabegyndtes i 1896 og vil blive fuldt færdigt i Løbet af indeværende Aar, er af et kolossalt Omfang og har kostet mange Millioner. Bølgebryderne i Søen er i Særdeleshed et Mesterstykke, da Kysten her bestaar af bevægelige Sandbanker, og der løber en stærk Strøm baade med rejsende og faldende Vande.

I Juni 1905 fik Skibe første Gang Adgang til at gaa op gennem Kanalen til Brügge, skønt Arbejderne endnu ikke var færdige, og siden den Tid har mange Skibe baade Dampere og Sejlere besøgt Havnen, deriblandt Dampskibe paa 5,000 Tons d. w. og Sejlskibe paa 3 til 4,000 Tons d. w.

Navigationensdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i 1ste Termin 1907 bestod ialt følgende Antal Elever:

1ste Afdeling	48 (afvist 6),
Tillægsprøve i Maskinlære..	1
2den Afdeling i Navigation	41 (afvist 1),
i Geografi og Vejrlære	38 (— 6),
i Engelsk	33
i Søret og Handelsvidenskab	34 (afvist 2).

Højtidelighed i „Georg Stage“. I Søndags afholdtes en lille Højtidelighed om Bord i „Georg Stage“ paa Grund af, at Stiftelsens Overstyrmand Myhre af

H. M. Kongen er bleven dekoreret med Sølvkorset i Anledning af Stiftelsen „Georg Stages Mindes“ 25-aarige Bestaaen.

I Admiral Bruuns Fraværelse overrakte Korset til Overstyrmand Myhre af Stiftelsens Næstformand, Kommandør Bræstrup med nogle velvalgte Ord. Højtideligheden sluttede med Hurra fra den ungdommelige Besætning.

Lasteregler i Bilbao. I Følge Indberetning fra det norske Generalkonsulat i Bilbao er de for indeværende Sommer foreskrevne Lasteregler for Bilbaos Havneomraade traadt i Kraft fra og med indeværende Maaned at regne. De paagældende Forskrifter er følgende:

Fra 1. April til 30. September er Fartøjernes maksimale Dybgaende fastsat til:

a) Overkanten af Linjen „Fresh Water“ for Fartøjer, der gaar til Søs fra Fortøjningspladser beliggende i Floden Nervion ovenfor Udløbet af Elven Calindo,

b) Underkanten af nævnte Linje for Skibe, der afgaar fra Fortøjningspladser beliggende mellem Galindo og den lille Baadhavn (Darsenita) ved Portugaleta,

c) Overkanten af Linjen S. (Sommer) for Skibe, som laster i den ydre Havn.

Hverken inden- eller udenlandske Skibe tillades det at afgaa med større Dybgaende end ovenfor anført.

Skibsmægler Tørneblad h telegraferer til os fra Walkom (Lovisa) d. 7. ds.:

Navigationen aabnet.

Den danske Generalkonsul i Stockholm indberetter, at Søfarten paa Umeå var klar d. 3. ds.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer til os d. 9. ds.:

Navigationen aabnet.

Rettelse. Kapt. N. H. J. Jensen, der i forrige Nummer er nævnt blandt de i Maj fungerende Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten, har Bopæl Nøjsomhedsvej 13 og ikke som tidligere meddelt Østerfarimagsgade 93.

„Kong Trygves“ Forlis.

Den 29. April fortsattes i Sø- og Handelsretten Søforhøret i Anledning af Dampskibet „Kong Trygves“ Forlis.

Mødt var Skibets Fører Kaptajn Jensen, 1ste Styrmand C. M. Evensen og Kabysjomfru Kirsten Andersen.

Styrmand Evensen forklarede, at han havde Vagt Natten mellem d. 21. og 22. Marts fra Kl. 7 Aften til Midnat. Orkanen, som var begyndt mellem Kl. 2 og 3 om Eftermiddagen, rasede under hele hans Vagt med en saadan Styrke, at det var umuligt at holde Styr paa Skibet, som drev med Stævnen mod NØ. med Vinden i sydøstlig Retning. Han gjorde mange Forsøg paa at faa Skibet vendt op mod Vinden, men det lykkedes

ikke. Ved Tolvtiden om Natten overgav han Vagten til Kaptajnen og gik selv ned, men kom atter op ved 2 $\frac{1}{2}$ Tiden, da han hørte, at Skibet arbejdede haardt i Isen. Da var Skibet helt omgivet af Is, og denne havde skruet sig saa højt agter, at den havde sprængt Gelænderet om Styrbord. Kort efter hørte han Kaptajnen sige noget om, at Lasterne skulde undersøges, og Vidnet gik saa ned i Storlasten, hvor han saa, at Vandet var trængt ind fra Forlasten. Skoddet mellem disse Laster var sprængt, og Forlasten var læk. Vidnet og Matros Hanson forsøgte at stoppe Lækken, men maatte efter c. 1 Times Tid opgive dette som umuligt. Efter at der var gjort forgæves Forsøg paa at sætte Sejl og ved disses Hjælp at faa Skibet vendt og rettet, foreslog han Kaptajnen at gaa i Baadene, idet han og Kaptajnen var enige om, at Skibet ikke stod til at redde. Kaptajnen mente ikke det kunde nytte noget at sætte Baadene i Vandet, men gik dog ind paa at forsøge det, og han hjalp selv med til at sætte dem ud. Vidnet kom med megen Besvær sammen med en Passager hen i Agterkahytten, hvor han samlede en Del Proviant og fik det bragt hen i Styrbords Redningsbaad, før den blev sat i Vandet, idet det var hans Mening senere at fordele det mellem de forskellige Baade. Styrbords Redningsbaad kom først i Vandet, og Kaptajnen sprang først ned i den sammen med en Del Passagerer og Matros Lundberg, hvorefter Baaden blev liggende i Nærheden af Skibet, medens de andre Baade kom i Vandet. Derefter blev Bagbords Redningsbaad og Jollen firet ned, og Resten af Besætningen og Passagerer gik ned i den, Vidnet i Redningsbaaden og 2den Styrmand i Jollen. Efter at alle tre Baade havde ligget i nogen Tid i Nærheden af Skibet, fandt han en aaben Rønde i Isen ud i friere Vand, og han roede ud gennem den efterfulgt af Kaptajnens Baad og Jollen. Det var imidlertid bleven Dag og Orkanen havde lagt sig. Da de var kommen ud gennem Isen, hørte han Kaptajnen sige, at de skulde sætte Sejl og sejle i sydvestlig Retning. Vidnet blev liggende for at vente paa, at Jollen, der havde Besvær i Isen, kom ud. Da den saa kom, havde Kaptajnen sat Sejl op i sin Baad og var allerede et godt Stykke borte. Jollen havde ikke faaet Sejl med, og Vidnets Baad maatte derfor tage Jollen paa Slæb; Sejladsen gik selvfølgelig meget laagsomt, og Kaptajnens Baad tabtes snart af Syne, uden at den Proviant, Vidnet havde lagt i den, var bleven fordelt.

Kaptajn Jensen fremstod derefter og forklarede, at det var efter Samraad mellem ham og 1ste Styrmand, at Baadene blev sat ud, og at han og Styrmanden vekslede flere Ord, da Baadene, efter at de var kommen ud af Isen, laa ved Siden af hinanden. Han vidste ikke noget om, at der var kommen mere Proviant i hans Baad end i de andre og ikke heller, at der ingen Sejl var i Jollen. Medens Jollen endnu ikke var firet ned, men hang i Daviderne, havde han spurgt de to Mand, der opholdt sig i den, om der ikke manglede noget; de havde kun svaret, at der manglede et Kompas, hvorefter han havde bragt dem Skibets Kompas. Medens der i hvert af Baadene i Forvejen var lagt en Kasse med Skonrokker, fandtes der ingen saadan i Jollen, men da han fik til Svar, at der kun manglede et Kompas, gik han ud fra, at den var forsynet baade med Sejl og Fødevarer.

Kahytjomfru Kirsten Andersen forklarede, at hun, inden man gik i Baadene, havde samlet alle de Fødevarer, der var i Pantryet i tre Pakker og fordelt dem én i hver af de tre Baade. Hun véd, at der tillige kom en Kasse Kiks i Jollen og en i Kaptajnens Baad. Der blev kastet et Sejl ud fra Skibet til Jollen, men det faldt i Vandet og gik til Bunds.

Kaptajn Jensen forklarede, at Grunden til at han selv først sprang ned i den første Baad var den, at han,

der selv havde været med til at fire den ned, blev nødt til selv at gaa i den for at holde den fri af Skibssiden. Da han først var kommen ned i den, blev han i den og hjalp de Passagerer, han fik med, ned i Baaden, og han fandt saa ikke Anledning til at gaa om Bord igen. Hans Baad viste sig kort efter at være sat i Vandet læk. Han troede, at begge de andre Baade var mindst lige saa sødygtige som hans, og han mente, at hver af Baadførerne maatte sørge for sin Sejlads og sine Passagerer.

Styrmand Evensen forklarede, at han slæbte Jollen indtil Søndag Aften. De var da kun c. 4 Kml. fra Køger. Søndag Eftermiddag var Fyrbøder Tobiasen død, og de fleste af de andre om Bord værende var meget udmattede. Det var derfor umuligt at ro den store Baad. Han mente ikke det kunde nytte at forsøge paa at krydse videre ind mod Land, da der var saa stor Afdrift med Jollen paa Slæb. Han lod derfor fire af de kraftigste af sin Besætning gaa over i Jollen, medens 2den Styrmand, der var meget afkræftet, kom over til hans Baad. 1ste Mester, der var kendt i Farvandet, tog Kommandoen. Jollen havde derefter 8 Mand om Bord, og det var Meningen, at den hurtigst muligt skulde ro i Land for at underrette Folk dér. Jollen roede af Sted Søndag Aften ind ad Land til. Natten mellem Søndag og Mandag, hele Mandagen og næste Nat laa Vidnets Baad krydsende i Nærheden af det Sted, hvor Jollen havde forladt dem, men Tirsdag Morgen blev Vinden gunstig, og man sejlede ind ad Bjarnaly til. Her blev de observeret fra Land, og en Baad kom ud og slæbte dem ind til Fagerdal.

Kaptajn Jensen forklarede, at han, der indkom om Lørdagen Kl. c. 2 til Borgarfjord, straks bad Købmand Thorstein Jonsens Faktor om at foranledige, at der øjeblikkelig sendtes Bud til Seydisfjord, dels for telegrafisk at lade Underretning udgaa om „Kong Trygve“, dels for at gøre Anmeldelse til Sysselmanden dér. Faktoren forsøgte paa at faa Bud af Sted straks, men der var ingen, der vilde gaa over Fjeldet før næste Morgen, da de ikke kunde gaa den Vej om Natten. Næste Morgen gik et Bud, som ankom til Seydisfjord om Aftenen. S/S. „Morsø“ laa i Seydisfjord, og Sysselmanden henvendte sig til dette Skib, som næste Dag (Mandag) afhentede ham og Dagen efter gik ud med ham for at søge efter de andre Baade. „Morsø“ gik ud Kl. 3 om Morgenen men fik straks efter Taage og maatte indstille Eftersøgelsen. „Morsø“s Kaptajn havde spurgt ham om, hvor han mente, man skulde søge efter de andre Baade, og hertil havde han svaret, at det havde han ingen Anelse om, men at han gik ud fra, at de allerede var kommen i Land et eller andet Sted. „Morsø“s Kaptajn gik saa direkte til Seydisfjord uden at gaa ud af sin Kurs for at søge efter de to andre Baade.

Søforhøret blev derefter udsat for at afvente 2den Styrmands m. f. s. Forklaring.

Fragtmarkedet.

Det er kun ubetydelige Forandringer, der har fundet Sted siden vor sidst Beretning, naar lige ses bort fra, at Sortehavet har vist en Del mere Liv med fastere Tendens, ikke alene for prompt Lastning men helt hen til September/Oktober, og at La Plata Markedet atter er flovet noget af. Alle de øvrige hjemgaende Markeder holder sig paa omtrent samme Niveau som de sidste 10/14 Dage, hvorimod der for Kulfragternes Ved-

kommende har været lidt mere Bevægelse. Saaledes er „Coasting“ og La Plata Fragterne fastere, det samme gælder ogsaa Raterne til Middelhavet for „handy“ Tonnage, men ad Østersøen til er der Tilbagegang over hele Linjen til Trods for, at Returnerede stadig ligger meget usselt. De fleste af de Rater, som i Øjeblikket bydes for prompt Lastning fra Sydfinland, Riga, Libau, Windau, Danzig, Memel etc. hvad enten det er Træ, Hør, Korn eller Sukker, er ikke stort bedre end, at Sejladsen kun lige kan balancere, men støder der Ophold til, hvilket desværre meget let kan indtræffe, saa kommer man nemt paa den forkerte Side af Nullet. I den sidste Tid har ogsaa adskillige Dampere, til Trods for de lave Kulfragter, foretrukket at gaa i Ballast til England fra Havne som Neufahrwasser, Pillau, Königsberg etc., ja selv fra Libau. Medens dette skrives er Kronstadt endnu ikke tilgængelig, Isbryderen „Jermack“ har ganske vis forsøgt at forcere Passagen, men den maatte returnere til Reval. Den skulde prøve igen i Begyndelsen af indeværende Uge, og man haaber at det vil lykkes denne Gang, thi ikke faa Dampere venter paa at komme ind. Det er uden for al Tvivl, at der vil blive „Tørn“ kort Tid efter, at de første Dampere er ankommet. I Finland og Sverrig aabner efterhaanden en Række Havne op, og naar nu Kronstadt og Petersborg kommer med, giver det mere Luft, men Laster pr. f. o. w. er næsten ikke til at opdrive, og de Baade, som laster og skal laste i nærmeste Fremtid, er paa faa Undtagelser nær alle sluttet for kortere eller længere Tid tilbage.

Det østlige Marked er ikke særlig aktivt, men Raterne er i enhver Henseende fuldt ud hævede. Bombay har sidst betalt 19/ Dødvægt til to Havne U. K. eller Kontinentet pr. Maj, 18/6 pr. Juni, medens Kurrachee efter den almindelige Skala betalte 14/6 udsøgt Havn pr. Maj. For Sukker fra Java til Evropa eller U. S. betales 25/6 pr. Maj/Juni, 25/ pr. Juli/August. Rispladserne tager næsten ingen Tonnage. For Kul fra Newcastle N. S. W. sluttetes til 20/ pr. August/September til San Francisco.

Sortehavet etc. fragtede livligt i den forløbne Uge, særlig Sulina, og Tonen er fast. Fra Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn er sidst betalt 8/3 à 8/6 pr. Maj, medens der pr. September/Oktobre fandt Befragtinger Sted til 9/6 à 9/9 fra Nikolajeff, 9/9 à 10/ fra Odessa, altsammen for større Baade. For saadanne pr. Maj betalte Sulina 8/6 L. H. A. R., 9/ Hamburg pr. Maj/Juni/Juli, medens mindre Baade erholdt 9/6 N. C. Basis. For Maj Lastning er Markedet bedst, og Kustendje sluttete til 8/6 Rotterdam, 9/ Hamburg. Donauen er ikke særlig aktiv, men for mindre Baade kan faas omkring 10/4½ N. C. Fra Azoff er der bedre Begær, og et Par Baade paa 5/6,000 Tons pr. Maj sluttetes til 10/ „any“, 10/6 Hamburg, med en Reduktion af 3 d. for Byg og yderligere 2 d. for Komplettering udenfor Barren. For Salt fra Eupatoria noteres 11/6 til Libau eller Pernau.

Middelhavet er ogsaa bedre, og der sluttetes jævnt godt i Ugens Løb. For Salt betales 9/10½ Torreveja/Kalcutta, 7/6 to Havne U. K. og for Erts bl. a. 5/9 Almeria/Rotterdam, 7/6 Carthagen/Lübeck, 8/3 Ergasteria/Maryport, 5/ Vivero/Rotterdam, alt med „free despatch“. Der noteres for Fosfat 7/6 à 7/9 Sfax/Nantes, 6/9 (f. o. b.) Garston, 7/ Zwyndrecht, 8/ à 8/3 Bona/Riga, 7/ Bremen. Fra Aleksandria er sidst betalt 9/ Bomuldsfrø til Bristol Kanalen. Ertsfragterne fra Bilbao er nærmest uforandret paa Basis af 4/3 Cardiff, 4/4½ Swansea, 4/9 à 4/10½ Middlesbro, 4/10½ à 5/ Rotterdam.

Nordamerika har i de sidste Dage fragtet endnu mindre end de foregaaende Uger, og ny Ordre synes at være knappere, men Fragterne har dog hidtil kunnet holde sig, da Udbudet af Tonnage ikke har været overdrevent stort. Fra Kanada navnlig var Begæret lille i Betragtning af Aarstiden; der betales 37/6 fra St.

John, 38/ fra Picton til Englands Vestkyst, og Miramichi noterer 41/3. For Petroleum sluttetes en mindre Baad pr. Maj til 25½ Cents New York/Newchang og en stor Baad pr. Juni/Juli til 24½ Hankow. For Korn fra nordlig Havn er gentaget 2/7½ pr. Qr. til Vestitalien eller Sicilien. Paa Netto Charter fra Golfen er der ingen Efterspørgsel, men for Tømmer sluttetes der lidt til f. Eks. 82/6 U. K. eller Kontinentet, 102/6 Sevilla og Huelva, 127/6 Delago Bay. For Maanedsbefragtning er Tendensen lidt svagere og 4/1½ Dødvægt akcepteredes for en Rejse fra U. S. til Evropa.

La Plata Markedet er flovere, til Dels grundet paa ekstra Udbud af Dampere, som ikke har kunnet overholde deres Annullerings-Datu. Pr. Maj er Raterne saaledes gaaet ned til omkring 10/6 fra Buenos Aires, 12/3 à 12/6 fra San Lorenzo Grænsen eller Bahia Blanca, men naar den mest presserende Tonnage er sluttet, vil Raterne maaske nok komme lidt op igen, da Majshøsten synes at skulle blive større end fra først antaget.

Østersøen er stadig ganske overordentlig flov for Maj Lastning. De russiske Paaskehelligdage har yderligere bragt nogen Standsning i Tingene, men i Forgaars sluttete de, og nu tager man atter fat, hvor man slap. Korn- og Hørlaster er der næsten ingen af, og for Træ er Fragterne saaledes, at de giver Tab. Fra Riga, Windau eller Libau bydes f. Eks. kun omkring 19/6 D/B., 35 pr. Favn (343 Kbf.) Props, 5/6 à 6/ for Sveller til Englands Østkyst, Frs. 25/26 D/B. 1/8 Boards til Antwerpen eller Ghent, Frs. 28 Rouen. Fra Sydfinland til Kulhavn paa Englands Østkyst er der sluttet til 20/ pr. Std. Props, Maj Lastning, og fra Sydsverrig til Aleksandria Frs. 58 D/B. B. halv Last Bjælker, samme Termin. Pr. Juni og senere er der flere Laster, og Fragterne er en Del bedre, og maaske vil Kronstadts sene Genaabning kunne bidrage til yderligere at stimulere Raterne lidt, da Sæsonen vil blive saa meget kortere.

Kulfragterne er daarlige til Østersøen men derimod meget faste til Middelhavet. Blandt Afslutningerne fra Østkysten nævner vi 4/ à 4/3 Kronstadt, 4/1½ à 4/3 Stockholm, 3/9 Pillau, 3/10½ Swinemünde, 4/3 Lübeck, 3/9 à 4/ prima dansk Havn, 4/3 à 4/9 Provinshavne, 3/6 Rotterdam. Fra Cardiff betales 4/6 Kjøbenhavn, 5/ Stockholm, 6/ Lissabon, 7/4½ à 8/ Genua, Frs. 8 à 8¼ Alger, 8¼ à 9 Marseille, 6/ Port Said, 8/3 Venedig, 10/ Colombo, 7/ Las Palmas, 14/6 à 14/9 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Nogen væsentlig Forandring har ikke fundet Sted i den forløbne Uge. Det ligger meget flovt, og det er smaa Rater, som bliver antaget, saaledes er der sluttet fra Königsberg for Oljekager 4¼ Mark, og fra Colberg, Rügenwalde og Stolpmünde endog til 4½ Mark for Havre, sidstnævnte Plads placerer endnu nogle Sejlere for Havre. Stralsund, Greifswald noterer intet, og fra Barth skal Sukkerafskibningen til Kjøbenhavn foreløbig være indstillet. Rostock noterer til Bremen Havre 4½ à 5 Mark og for Rug til Danmark, Sundhavn 3 Mark. Trælastmarkedet er til Dels ogsaa uforandret, og der noteres bl. a. Hudiksvall/Aalborg Stav 20 Kr. Bjørneborg/Korsør 20 Kr., Wasa/Sønderborg 24 Mark. Ogsaa fra de russiske Østersøpladser udbydes flere Trælaster, saaledes Riga/Geestemünde 29 à 30 Mark, Kronstadt/ Brake 31 à 32 Mark, Libau/Bremen 23 à 24 Mark, fra Memel noteres til Geestemünde, Oldenburg 27 Mark, samt til Oporto Stav 15 à 16 £ pr. Mille. Hvad Stenfragterne angaar, synes Raterne for Bloksten vel lave, saaledes noteres fra Sølvborg til Stettin, Wismar 4½ Mark, Warnemünde kun 4 Mark.

ab danske Provinshavne er det i Øjeblikket atter noget stille, der noteres dog endnu enkelte Ladninger Havre til Sundhavn.

ab Kjøbenhavn har det siden sidste Beretning

ikke været særligt livligt, der blev sluttet for Majs til Rønne 11 à 12 Øre, Svaneke 12 Øre, Svendborg 10 Øre og for Bomuldsfrøkager til Sønderborg 4 Mark.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Med stor Interesse har jeg læst de forskellige Indlæg af „Dampskibsfører“ og Hr. Kapt. N. W. Schmidt om ovenstaaende Spørgsmaal og glædet mig over den Interesse, der vises Sagen særlig af en saa anerkendt og ansat Kollega som sidstnævnte.

Kapt. S.'s Hentydning til mine Modsigelser samt hans Bemærkning om, at det er en daarlig Sag jeg forsvarer, kan maaske være rigtig; jeg indrømmer i hvert Fald at Kaptajnen er kompetent til at dømmes derom. Ligeledes maa jeg indrømme og beklage, at jeg er mindre fortrolig med danske Dampskibsforhold end Kapt. S.; thi jeg kan ikke nægte at være i Uvidenhed om, at der findes danske Skibsførere, som ikke har Ret til at forbyde saadant Udsalg, naar det misbruges. Skulde Sagen udvikle sig i den Retning, da vil jeg indrømme, at det er Førerens Pligt at optræde energisk derimod, men foreløbig anser jeg de allerfleste Redere for at være altfor humane og hensynsfulde til, at saadanne Forholdsregler kan være nødvendige i Øjeblikket.

Angaaende selve Sagen da indser jeg ikke, at der kan anføres nævneværdige Ulemper, som kan følge af, at Hovmesteren sælger Drikkevarer, Tobak og lignende til Skibets Mandskab og derved har lidt Fortjeneste. Set fra et praktisk Standpunkt er det absolut en Fordel, at have al Spiritus samlet paa et Sted tillige med andre toldpligtige Sager, som i fremmede Havne skal under Toldsegl.

Dersom Drikkeri kunde modarbejdes ved Forbud mod Salg af Spiritus om Bord, vilde jeg med Glæde støtte det og derved bidrage til at fremme Ædruelighed, men saa længe Førerne er forpligtet til at udbetale Mandskabet de to Tredjedele af fortjent Hyre, kan jeg ikke nægte, at jeg hellere ser danske Hovmestre tjene lidt paa danske Varer, end at Pengene skal komme Udlandets Restauratører og Opvartnings-Jomfruer til Gode.

Drikkevarer rekvireret hos Hovmestre bliver i Reglen serveret som paa Restaurationer, og naar der endelig skal nydes noget, maa denne Fremgangsmaade anbefales fremfor at lade medbragte Flasker gaa rundt fra Mund til Mund, indtil de er tømte. At der i alle Sømmandstandens Grader findes Personer med for megen Tilbøjelighed for flydende Varer, kan desværre ikke nægtes, men jeg tvivler om, at denne Laast er mere fremtrædende i Roderier, som tillader Servering om Bord end i saadanne, som forbyder det.

Kapt. S. anfører den gamle Historie, om at en engelsk Skibsfører en Gang har kaldt en dansk Damper for „a floating grogshop“, men selv om der var noget berettiget i at lignende Udtryk gentoges, saa finder jeg ikke noget nedsættende deri, snarere det modsatte; thi jeg tror, enhver vil indrømme, at danske Sømænd gennemgaaende er mindst lige saa ædruelige som ligestillede i Udlandet samt, at de staar langt over Englænderne, naagtet der sjældent eller aldrig findes Spiritus i deres Fragtdampere — hvad der antagelig er en Følge af engelske Søfolks Tilbøjelighed til at fortsætte Drikkeriet, til Beholdningen er tømt.

Mange finder det berettiget, at ældre Skibsførere vedbliver at forsvare de fra Sejlakibsperioden traditionelle Forhold, og paa Grund af den Sympati, der i Reglen kan ventes af de ældste og ledende Personligheder inden-

for Rederivirksomheden, saa kan Udviklingen til det ny vistnok hæmmes, men den kan ikke standses. Hvad den foreliggende Sag angaar, da har jeg ikke paabegyndt men blot optaget Diskussionen, fordi det er min Overbevisning, at Udviklingen for Sømmandstandens Vedkommende gaar i Retning af Landbefolkningens Levevilkaar, og derfor tror jeg, at det er i den danske Dampskibsfarts Interesse at arbejde for de bedst mulige Bekvemmeligheder om Bord, saaledes at Personalet kan betragte Skibet som et hyggeligt Hjem, hvori de foretrækker at tilbringe Fristiden fremfor at gaa i Land i fremmede Havne, hvor saa vel gamle som unge udsættes for Fristelser og Farer, der vejer ulige mere end en enkelt stor Maanedsgærgning fra Hovmesteren.

P. H.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Thore

afholdt den 25. April aarlig Generalforsamling.

Forretningsfører Tulinus aflagde Beretningen for 1906: Driftoverskudet udgør 95,978 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar Kr. 132.13. Efter at Administrationsomkostninger, Renter, Tab ved Havarier etc. til Beløb Kr. 44,024.84 er fradraget, er Netto Overskudet Kr. 52,085.47. Heraf foreslaas 34,500 Kr. henlagt til Reserve- og Fornøylesfonden, som efter Fradrag af Reparationsudgifter i 1906 udgør Kr. 84,798.76, og 17,500 Kr. eller 7 pCt. af Aktiekapitalen udbetalt som Udbytte. Til næste Aar bliver at overlære Kr. 85.47. Regnskabet balancerer med Kr. 1,022,340.76.

Taleren mindedes Søsterskibene „Kong Inge“s og „Kong Trygve“s Forlis under Island samt Købet af Damperen „Sterling“, der først kom i Fart 1907, men har vist sig at være et godt, til Farten egnet, Skib. Uagtet den i Begyndelsen af Aaret 1906 anskaffede Damper „Kong Helge“ er betydelig større end Selskabets andre Skibe, har Selskabet dog ikke kunnet klare sig uden fremmed Tonnage og har i alt beskæftiget 8 Dampere, der udførte 18 Rejser med et samlet Overskud af Kr. 16,326.14, medens Selskabets egne Skibe har udført 41 Rejser med et samlet Overskud af Kr. 79,652.04.

Skønt Selskabet ikke led noget Tab derved, saa hvilede „Kong Trygve“s Forlis dog tungt paa det paa Grund af de tabte Menneskeliv.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

Et Forslag om Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen indtil 1 Mill. Kr. (nu 250,000 Kr.) vedtoges.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Veksellerer Einar Frimodt, medens Bestyrelsen i Stedet for Direktør Einar Dam, der havde ønsket at fratæde, bemyndigedes til selv at supplere sig.

Dampskibsselskabet Urania

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen, aflagde Aarsberetningen:

Det forløbne Aar har ikke været fuldt saa daarligt som de foregaaende Aar. Fragterne har været noget højere, men paa den anden Side har der været længere Ophold paa Lade- og Lossepladser, og Strejker har navnlig for nogle af Skibenes Vedkommende forårsaget langt længere Ophold end almindeligt.

Hvad Udsigterne for indeværende Aar angaar, da troede Taleren ikke, det vilde give noget særligt gunstigt Resultat for Skibsarten.

Trods Ophold og Strejker havde dog de 4 Skibe indsejlet en Brutto Indtægt af 858,115 Kr. Netto Overskudet var 73,789 Kr., der bl. a. benyttes til at dække en tidligere Underbalance og til Afskrivning af Tab ved Salget af Skibet „Mars“. Der gives intet Udbytte.

Der gaves Decharge.

Til Kommitterede genvalgte Kommandør Richelieu og Kaptajn Hein.

Dampskibsselskabet Nordseen

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Grosserer Alfr. Christensen, aflagde Aarsberetningen:

Skibene har indsejlet en Brutto Indtægt af 718,571 Kr. Netto Overskudet er 37,196 Kr., der medgaaer til Reparationer og Klassifikation af Skibene og Tab ved Havarier.

Der gaves Decharge.

De fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 10 amerikanske, 1 brasiliansk, 21 britiske, 3 danske, 12 franske, 2 tyske, 10 italienske, 17 norske, 2 portugisiske, 1 spansk, 5 russiske, 2 svenske, 1 uruguayisk, ialt 87; Dampskibe: 3 amerikanske, 1 australsk, 1 brasiliansk, 18 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 3 tyske, 1 japansk, 3 norske, 2 spanske, ialt 34. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 31, Kollision 5, Ild 3, forsvundet 4, forladt 7, Kondemnation 34, sunket 3; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 5, Ild 2, forsvundet 1, forladt 2, Kondemnation 8, sunket 2.

Nelly og Mathilde, Barkskib, har været paa Grund paa Læsø, men er atter bragt flot af Svitzers og Læsøboere og er indbragt til Frederikshavn.

Eos, 3-m. Skonnert af Marstal, er, paa Rejsen fra Kappeln til Hjemstedet, i Stormen den 4. ds. drevet paa Grund ved Mørkedybet udfor Marstal.

Merkantil, Galease af Rønne, er, paa Rejsen til Flensborg med Trælaster, i Stormen drevet i Land ved Haarbølle Hestehavn paa Møen og er fuld af Vand. Besætningen, 3 Mand, reddedes af Fiskere.

Johanno, Galease af Stralsund, er i Stormen drevet i Land udfor Haarbølle paa Møen og er rimeligvis Vrag. Mandskabet er reddet. Skibet var lastet med Hvede.

Confidence, Kutter, er den 3. ds., medens den laa for Anker ved Esbjerg, bleven paasejlet af Kutteren „Energi“, hvis Motor svigtede. Begge Skibe kom derved paa Grund, og „Energi“ fik en Baad beskadiget. „Energi“ er bragt flot og ind til Esbjerg Havn.

Viktoria, Kutter, kom den 3. ds. paa Grund ved Esbjerg; flot ved egen Hjælp og indgaaet i Havnen.

Vagn, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 1. ds. været paa Grund i Aberdeen Dokker.

Livonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har haft haardt Vejr paa Rejsen fra Dunston til Aalborg og faaet en Del Skade paa Dækket.

Poul Emil, finsk Skonnert, har været paa Grund ved Saltholm. Skibet, der var paa Rejsen fra Kalmar til Aabenraa med Trælaster, er bragt flot af Svitzers og ind hertil. Skibet har mistet Ankere og Sejl.

Cathinka, Skonnert af Odense, er den 4. ds., paa Rejsen fra Danzig til Rendsborg med gammelt Jærn, grundstødt i Stormen paa Kalvø Rev. Besætningen bjærgedes i Land, og Skibet har Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Emanuel“ (Stabelnummer 115), bygget for Regning A/S Emanuel, korresponderende Reder Hr. H. C. Christensen, Marstal, blev den 7. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jærnskibs og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 225' 0" langt i Hoveddækket, 34' 9" bredt og 14' 1½" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 ind. HK.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibaproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILE STRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. CANADA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 7. Maj).
Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 5. ds. for Reval. — Alexandra, Rabe, afgik fra Boston 24. April hertil. — Algarve, Borries, afgik fra Benicarlo 6. ds. til Denia. — Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil 6. ds. fra Lissabon. — A. N. Hansen, Paaske, ankom hertil 2. ds. fra Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Lissabon 6. ds. hertil. — Arkansas, Petersen, afgik fra Filadelfia 18. April hertil. — Arno, Nielsen, afgik fra Algier 2. ds. hertil. — Axelhus, Søberg, afgik fra Stettin 6. ds. til Riga. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom hertil 7. ds. fra London. — Beira, Lunge, ank. hertil 3. ds. fra Middelhavet. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Genua 6. ds. fra Livorno. — Christian IX, Holm, ankom til Libau 2. ds. fra London. — C. F. Tietgen, Thomsen, afgik fra New York 2. ds. hertil. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afgik herfra 7. ds. til Marseille. — Douro, Mortensen, ankom til Ljusne 5. ds. herfra. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 6. ds. fra Liban. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 6. ds. til Antwerpen. — Garonne, Kromann, afgik fra Bordeaux 5. ds. hertil. — Georgios I, Sørensen, afgik fra Havre 1. ds. til Tunis. — Hellig Olav, Holst, afgik fra Kristianssand 4. ds. til New York. — Hengest, Harder, afgik fra Antwerpen 5. ds.

hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik herfra 6. ds. til St. Petersborg. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 7. ds. til Königsberg. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 2. ds. fra Windau. — Kiew, Jørgensen, ank. til Dunkerque 2. ds. fra Libau. — Kursk, Gommessen, ankom til Reval 7. ds. herfra. — Kentucky, Ørsted, ankom hertil 4. ds. fra New York. — Loire, Caignou, ankom til Riga 2. ds. fra Stettin. — Louise, Kruse, ankom hertil 6. ds. fra Königsberg. — Louisiana, Andresen, ankom hertil 2. ds. fra Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthart, ank. til Boston 1. ds. herfra. — Maja, Iversen, ankom til Hamburg 6. ds. herfra. — Moskov, Meldahl, ankom til Pillau 27. April fra Antwerpen. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristiania 2. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ankom til Riga 6. ds. herfra. — Nordjylland, Kragh, ankom til London 6. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, afgik fra Rouen 6. ds. til Havre. — Omsk, Jonsen, ankom til Hull 1. ds. fra Libau. — Orrik, Christiansen, ankom til Hamburg 6. ds. herfra. — Oscar II, Hempel, ank. til New York 3. ds. herfra. — Perm, Christensen, ank. til Windau 2. ds. herfra. — Pregel, Olsen, pass. Holtenau 7. ds. for Hull. — Texas, Hansen, ank. til New Orleans 5. ds. fra Newcastle. — Tiber, Bech, afg. herfra 7. ds. til Reval. — Thyra, Fischer, afgik fra Stockholm 6. ds. til Gefle. — United States, Wulff, ankom hertil 7. ds. fra New York. — Valdemar, Johnsen, i Dok i Malmø. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Funchal 3. ds. fra Cardiff. — Viking, Meyer, ank. til Reval 2. ds. herfra. — Ceres,

Gad, ankom til Leith 6. ds. herfra. — Holar, Svan, ankom til Seydisfjord 5. ds. fra Aureyri. — Laura, Aasborg, afgik fra Thorshavn 4. ds. til Leith. — Tjaldur, Rothe, ankom til Leith 6. ds. herfra. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Seydisfjord 5. ds. til Vopnafjord.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, ankom til Bilbao 6. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, afgik fra Sunderland 4. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Stettin 7. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Stettin 5. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Røise 4. ds. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Stettin 3. ds. — Uffe, Junl Larsen, ankom til Sunderland 1. ds. — Knud II, Meyer, ankom til Tyne Dock 2. ds. — Danmark, Kraemer, ankom til Riga 3. ds. — Ragner, Holst, ankom til Chantenay 27. April. — Skjold, Rise, afg. fra Stettin 8. ds. — Halfdan, Hansen, afgik fra Sunderland 7. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, afgik fra Sapelo 20. April. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til St. Nazaire 6. ds. — Harald, C. A. Mahncke, ank. til Middlesbro 2. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ankom til Riga 4. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Swinemünde 6. ds. — Vagn, Mikkelsen, ankom til Aberdeen 30. April. — Ulf, Drescher, afgik fra Pomeran 28. April.

Det danak-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afgik fra Norfolk 1. ds. til Rotterdam. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Novorossisk 3. ds. til Nicolajeff. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ankom til Blyth 27. April. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Ferdinandina 26. April til St. Petersburg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra Blyth 24. April. best. til Pugwash. — Excellence Pleske, Christensen, ankom til Kbhvn. 30. April. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afgaaet fra Hull til St. Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Rosario 24. April til St. Vincent f. O. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Palermo 29. April. — Johan Siem. Petersen, ank. til Hull 30. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Reval 1. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Königsberg 30. April. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Riga 2. ds. til Dunkerque. — Hamlet, Reese, ankom til Pillau 1. ds. — Helge, Olsen, afg. fra Libau 2. ds. til Antwerpen. — Rolf, Olsen, afg. fra Libau 2. ds. til Grimsby. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ankom til Dunkerque 27. April.

Heimdal. Helga, Olsen, afgik fra Sundsvall 3. ds. — Martha, Christensen, afgik fra Sunderland 4. ds. — Elna, Rathje, ankom til Blyth 4. ds. — Theresc, Pedersen, afgik fra Huelva 2. ds. — Simone, Møller, ankom til Stockholm 7. ds. — Jeanne, Løffler, ank. til Hernösand 5. ds. — Vera, Rise, ankom til Stuksund 4. ds. — Daisy, Leth, ankom til Hernösand 5. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ankom til Riga 4. ds. — Nancy, Jessen, ank. til Bremen 4. ds. — Nautik, Nielsen, ank. til Hamburg 3. ds. — Nordsean, Gram, ank. til Antwerpen 2. ds. — Nexos, Basse, pass. Kaiser Wilh. Kanal 5. ds. til Reval. — Nora, Pedersen, ankom til Kbhvn. 1. ds. — Fylla, Christensen, ankom til Seaham 1. ds. — Gerda, Iversen, ankom til Riga 2. ds. — Hebe, Nielsen, pass. Helsingør 7. ds. til Pasages. — Napoli, Brinch, afgik fra Aalborg 4. ds. til Riga. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Masned-sund 1. ds. — Nerma, Lauritzen, ankom til Esbjerg 6. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Odessa 3. ds. til Weser. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. fra Savona 4. ds. til Huelva. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Rufisque 23. April til Rotterdam. — Svend, Petersen, ankom til Kiel 25. April. — Urania, Clausen, afg. fra Hull 8. ds. til Hamburg.

Nordsean. Nordland, Møller, ank. til Råfsö 5. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Burntisland 30. April, til Kronstadt. — England, Andersen, ank. til Boness 7. ds. — Hohland, Poulsen, ank. til Gedser 3. ds. — Rusland, Madsen, ankom til Middlesbro 27. April.

Jylland. Ebba, Meinertz, ankom til Ghent 1. ds. — Karen, Eriksen, ankom til Boston 1. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Penarth 6. ds. — Alexy, Lorentzen, ankom til Hudiksvall 4. ds. — Dagny, Fischer, afgik fra Swansea 1. ds. til Stettin. — Mary, Clausen, afgik fra Drammen 6. ds. til Gefle.

Kjøbenhavn. Livonia, Skov, ankom til Methil 6. ds.

Østersøen. Gratia, Mathiesen, ank. til Santander 2. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Helsingør 6. ds. — Gallia, Nielsen, ankom til Middlesbrough 1. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Schiedam 7. ds. til Newcastle.

Inga. Flandria, Paulsen, afg. fra Neufährwasser 7. ds. til Windau. — Carbonia, Winckler, afgik fra Reudsburg 6. ds. til Seaham Harbour. — Estonia, Larsen, afg. fra Methil 2. ds. til Kronstadt.

Dan. Fionia, Hansen, ankom til Windau 7. ds. — Se-landia, Troensegaard, ank. til Dordrecht 6. ds. — Secalia, Jensen, ankom til Rotterdam 3. ds.

Danneborg. Brattingsborg, Suenson, ank. til Aarhus 2. ds. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Blyth 2. ds. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 6. ds. — Frederiksberg, Hansen, afg. fra Bona 21. April. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Sydney C. B. 28. April. — Kronborg, Hveissel, ankom til Mobile 2. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Sunderland 4. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. til Hamburg 5. ds. — Stegelborg, Lund, ank. til Huelva 6. ds. — Stjerneborg, Lund, afgik fra Hamburg 30. April. — Søborg, Fischer, afg. fra Sevilla 30. April. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 4. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, afgik fra Libau 30. April. — Klampenborg, Jensen, ankom til Blyth 5. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. til Cardiff 5. ds. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Huelva 1. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Savona 23. April. — Tuborg Agerlin, ankom til Rotterdam 6. ds. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Hamburg 1. ds. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Riga 2. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afgik fra Libau 30. April. — Dansborg, Kühl, ankom til Cardiff 4. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Stettin 29. April. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Grimsby 28. April. — Taarnborg Matzen, ankom til Riga 26. April.

Svendborg. Sve ndborg, Møller, afg. fra Rouen 4. ds. — Peter Mærsk, Børresen, afgik fra Burntisland 6. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Pernau 5. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. fra Stettin 3. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. til Newcastle 7. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afgik fra Pillar 4. ds. til Newcastle. — Helene, Sørensen, ankom til Blyth 1. ds. — Agnete, Petersen, ankom til Methil 6. ds. — Hermia, Hansen, afgik fra Svendborg 6. ds. til Seaham. — Alice, Schultz, ankom til Horsens 6. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 6. ds. — Bornholm, Abrahamsen, afgik fra Grangemouth 6. ds. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 5. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. fra Hongkong 6. ds. til Shanghai. — St. Domingo, Gabe, afgik fra Suez 19. April til Hongkong. — Cathay, C. Jensen, ank. til Antwerpen 27. April. — Nikobar, Rambusch, ankom til Hamburg 3. ds. — Cambodia, Dahlenborg, ank. til Flensborg 24. April. — Anamba, Juel-Hansen, ankom til London 1. ds. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Port Said 6. ds. til Marseille. — Siberien, Madsen, ankom til Singapore 3. ds. — Kina, H. P. Berg, ankom til Kbhvn. 6. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ankom til Vera Cruz 27. April. — St. Jan, Christensen, afg. fra Cadix 30. April til St. Thomas. — St. Croix, van Deurs, afg. fra St. Thomas 24. April til Hamburg.

Ærs. Enigheden, Jensen, ankom til Ekenæs 4. ds. — Helgenæs, Knudsen, ank. til Marstal 4. ds. — Erindring, Nielsen, ank. til Newcastle 2. ds. — Energi, Svane, ankom til Norrkøping 5. ds.

Svendsean & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Stettin 5. ds. — G. Kock, Jørgensen, pass. Kbhvn 6. ds. — Peter Willmoes, Albertsen, pass. Skagen 7. ds. sydg. — Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra Rotterdam 6. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ank. til Harburg 4. ds. — Ajax Brorsen, pass. Kbhvn. 7. ds. sydg. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. fra Tyne 7. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Umeå 3. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Blyth 5. ds. — London, Bom, ankom til Grimsby 3. ds. — Paris, Tholander, ligger i Nakskov. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Grimsby 5. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ligger i Kbhvn. — Wien, Brink, afgik fra Huelva 3. ds. til Memel. — Roma, v. Thun, afgik fra Swinemünde 3. ds. til Blyth.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ankom til Hernösand 6. ds. — Clara, Magleby, ankom til Methil 6. ds. — Erik Poulsen, ank. til Eckernförde 6. ds. — Josey, Damm, ank. til Rotterdam 7. ds. — Hugo, Steen, ankom til Methil 6. ds. — Absalon, Jensen, afgik fra Penarth 4. ds. til Kronstadt. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ankom til Methil 7. ds. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Stettin 6. ds. — Angantyr, Holm, afgik fra Swansea 7. ds. til Stettin. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ankom til Åbo 4. ds. — Far matyr, Nielsen, ankom til Libau 27. April.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Windau 27. April. — Freja, Nielsen, ankom til Bremerhaven 6. ds. — Hertha, Rasmusen, ank. til Skattkär 1. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Iveto, Frijs, afgik fra Bergen 5. ds. til Libau. — Tor, Hürstedt, ank. til Rügenwalde 6. ds.

H. Kirschner Edison, Sørensen, ank. til Newcastle 6. ds. — Stanton, Jørgensen, ank. til Stettin 6. ds.

Nykjøbing Mors Dampskibeselekab. Nykjøbing, Liehmann, ank. til Middlesbrough 3. ds.

Dampskibeselekabet Ocean A/S. Norman, Rosbæk, ank. til Helsingfors 2. ds. — Allan, Nielsen, ank. til Libau 6. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Reval Red 2. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. til Grimsby 30. April. — Frankrig, Friis, afg. fra Burntisland 7. ds. til Wilhelmshafen.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furnes Clausen, afgik fra Kbhvn. 7. ds. til Boness.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Pedersen, ank. til Esbjerg 7. ds. — Ella, Andersen, ank. til Aalborg 1. ds. — Yrsa, Pedersen, afgik fra Cadiz 30. April.

Fans. Senderho, Martha, Fischer, afgik fra Hamburg 4. ds. til Cardiff. — Elisabetha, Fischer, ank. til Rio Grande 6. ds. fra Cadiz.

Renne. John Hintze, Jakobsen, ank. til Stolpmünde 28. April. — Castor, Clausen, ank. til Neufahrwasser 29. April. — Freja, Bach, ank. til Pillau 29. April. — Argus, Holm, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — Neptun, Kjeller, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — Nestved, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — Gudmund, ank. til Wismar 1. ds. — Coureer, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 2. ds.

Svendborg. Belona, Larsen, ank. til Rye Harbour 29. April. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Concarneau 29. April. — Confidence, Mouritzen, ank. til Königsberg 30. April. — J. M. Nielsen, Olsen, ank. til Hernösand 30. April. — Pallesen, Jensen, ank. til Riva de Lella 29. April. — Magnet, Gommessen, ank. til Höganas 30. April. — Venus, Hansen, ank. til Moss 30. April. — Urda, Pilegaard, ank. til Drammen 30. April. — Dagny, Rasmussen, ank. til Helsingfors 1. ds. — Odin, Andersen, ank. til Dysart 1. ds. — Marie, Andersen, ank. til Kristiansand 2. ds. — Ignatz Breum, Lund, ank. til Frederiksstad 2. ds. — Zenitha, Jensen, ank. til Helsingfors 2. ds. — Erhardt, Larsen, passerede Helsingør 1. ds. — Hans Emil, Hansen, ank. til Cadiz 2. ds. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Reykjavik 3. ds. — J. Lotz, Hansen, ank. til Frederiksstad 4. ds. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Lissabon 3. ds. — Ariel, Ravnemose, ank. til Newcastle 4. ds. — Olga, Rasmussen, ank. til Reykjavik 3. ds. — Roska, Petersen, ank. til Pillau 6. ds. — Rota, Nielsen, ank. til Lerwick 5. ds. — Slesvig, Hofmann, ank. til Dysart 4. ds. — Fulvia, Petersen, ank. til Grangemouth 4. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. til Waag (Færøerne) 24. April. — Fanny, Hansen, ank. til Newcastle 3. ds. — Niels, Nielsen, ank. til Kragerø 5. ds.

Ærs. Apollo, Albertsen, ank. til Memel 29. April. — Pampa, Svendsen, ank. til Memel 29. April. — Ariel, Christensen, ank. til Dysart 29. April. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. til Itzebo 29. April. — Mathilde, Hansen, ank. til Fakse Ladeplads 30. April. — Argus, Jensen, ank. til Poole 29. April. — Vera, Mygind, afg. fra L'Aberrak 25. April for Troon. — H. C. Grube, Svane, afgik fra Maracaibo 23. til Hamburg. — Mindet, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 29. April. — Levi, Mortensen, ank. til Frihavnen 29. April. — Ruth, Eriksen, ank. til Dysart 30. April. — Nauta, Stærke, passerede Beachy Head 29. April for vestg. — Astræa, Svane, afgik fra Hamburg 30. April til Laguna. — Alf, Hansen, ank. til Sarpsborg 1. ds. — Fuglen, Petersen, afgik fra Marstal 2. ds. — Norden, Rasmussen, ank. til Deganway (Convay) 28. April. — Ellen, Folmer, ank. til Kjøbenhavn 30. April. — Ellen, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 1. ds. til Marstal. — Amalia, Andersen, ank. til Frihavnen 1. ds. — Yrsa, Albertsen, ank. til Cadiz 2. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. til Seaham Harbour 2. ds. — Anna, Schmidt, ank. til Halmstad 2. ds. — Kvik, Philipson, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Svane, Møllmann, ank. til Frederiksstad 3. ds. — Bien, Petersen, ank. til Stolpmünde 3. ds. — Johanne, Stegmann, ank. til Kjøbenhavn 3. ds. — Industri, Raahauge, ank. til Kristiania 3. ds. — Ofelia, Clausen, ank. til Figueira 3. ds. — Caroline, Albertsen, afgik fra Kjøbenhavn 2. ds. til Hobro. — Hydra, Christensen, afg. fra Boness 30. April til Nyborg. — Hertha, Krull, afg. fra Dysart 30. April til Königsberg. — Likka, Pedersen, afg. fra Kjøbenhavn 1. ds. til Klagshamn. — Acaasia, Nielsen, ank. til Frihavnen 2. ds. — Karl Emil, Rasmussen, afgik fra Kjøbenhavn 2. ds. til Renne. — Skjold, Nielsen, ank. til Kramfors 1. ds. — Kiana, Christensen, ank. til Drøbak 2. ds. — Halmø, Christensen, ank. til Kjøbenhavn 3. ds. — Juliane, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Kodan,

Hansen, ank. til Hamburg 3. ds. — Claudia, Aaberg, afgik fra Colon 3. ds. til Kanalen. — Ærø, Christensen, ank. til Gefle 3. ds. — Elise, Petersen, ank. til Warberg 4. ds. — Johanne, Østermann, ank. til Marstal 4. ds. — Theodor, Andersen, afgik fra Marstal 4. ds. — Vigilant, Rasmussen, ank. til Inverkeithing 4. ds. — Alta, Albertsen, passerede Swinemünde 2. ds. paa Rejse fra Stettin til Memel. — Familiens Haab, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 4. ds. — Ellen, Lauritzen, ank. til Pillau 6. ds. — Agnes, Christensen, ank. til Wismar 5. ds. — Zeus, Sørensen, ank. til Halmstad 4. ds. — Nathalia, Eriksen, ank. til Cadiz 5. ds. — Martha, Madsen, ank. til Kjeretønde 6. ds. — Ino, Weber, ank. til Hamburg 5. ds. — Herkules, Bager, ank. til Kragerø 4. ds. — Emilie, Hansen, ank. til Flensborg 6. ds. — Willi, Knudsen, ank. til Reykjavik 6. ds. — Lauritz, Folmer, ank. til Volgast 6. ds. — Hamlet, Rasmussen, ank. til Bremerhavn 3. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 12 $\frac{1}{2}$ Fod, i Kanalen 9 Fod og paa Fjordgrunden 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

Skagerak. Hanstholm NØ. Vragmasten paa 57° 17' N. Br. 8° 55' Ø. Lgd. er borttaget.

Kattegat. Jylland Ø.-Kyst. Juelsmünde. Paa N.-Enden af Juelsmünde Havns Ø.-Mole tændes et rødt, fast Fyr. Brændetid: 1ste August—30te April.

Store-Bælt. Vengeance-Grund V. Hindringen, der var rapporteret at ligge i NØ. $\frac{1}{4}$ N. fra Francke-Klint Fyr og S. t. Ø. fra Sprogø Fyr er forgæves eftersøgt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Flinterenden. Fyrskibet „Oscarsgrundet“ udlægges omtrent den 3dje Maj 1907 atter paa Station og Reservefyrskibet Nr. 4 inddrages.

Omtrent den 8de Maj 1907 ombyttes Fyrskibet „Falsterboret“ midlertidig med et Reservefyrskib Nr. 4, mærket „Reserv.“

Gotland Ø.-Kyst. Östergarn og Faludden. Östergarn Fyr viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5 S., og Faludden Fyr viser hvidt Lys med Tre-Formærkelser hver 15 S. Lysstyrken er forøget.

Pampusfjärden—Norrköping. Mellem Pampusfjärden og Norrköping skal Belysningen forandres saaledes:

Fyr Nr. 1. Et rødt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe, S. for Rendens Yderende, hvor der nu ligger en Lystønde. 58° 37' 41" N. Br. 16° 18' 54" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 2. Et rødt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe S. for Renden, NØ. for Händelö, hvor Lystønden nu ligger. 58° 37' 39" N. Br. 16° 13' 59" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 3. Et rødt, fast Fyr tændes paa en Baake S. for Renden, ved Händelö N. Kyst. 58° 37' 39" N. Br. 16° 18' 7" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 4. Det hvide, hurtigblinkende Fyr ved Hvitskär bibeholdes. 58° 37' 42" N. Br. 16° 12' 56" Ø. Lgd.

Nr. 3 og 4 holdt overet leder i Renden Ø. om Grymön.

Fyr Nr. 5. Lystønden N. for Renden, midt for Hvitskär, bibeholdes, men skal vise grønt, fast Lys. 58° 37' 46" N. Br. 16° 13' 0" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 6. Et rødt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe eller Baake, S. for Farvandet, 1 Kbl. V. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra Fyr Nr. 4. 58° 37' 44" N. Br. 16° 12' 50" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 7. Et rødt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe S. for Renden, ved Ø.-Siden af dens Bejning omkring Grymön. 58° 38' 4" N. Br. 16° 12' 0" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 8. Et grønt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe N. for Renden, ved Ø.-Siden af dens Bejning omkring Grymön. 58° 38' 7" N. Br. 16° 11' 55" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 9. Et grønt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe, Ø. for Renden, ved V.-Siden af dens Bejning omkring Grymön. 58° 37' 55" N. Br. 16° 11' 28" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 10. Et grønt fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe, V. for Renden ved V.-Siden af dens Bejning omkring Grymön. 58° 38' 0" N. Br. 16° 11' 24" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 11. Et grønt, fast Fyr tændes paa en Baake, c. 2 Kbl. N. for Fyr Nr. 10. 58° 38' 15" N. Br. 16° 11' 24" Ø. Lgd.

Fyrene Nr. 10 og Nr. 11 holdt overet leder i Renden V. om Grymön til midt for Ramshäll.

Fyr Nr. 12. Et rødt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe eller Baake, Ø. for Renden, ved Tittut, V. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra Boudden, hvor der nu ligger en Lystønde. $58^{\circ} 37' 36''$ N. Br. $16^{\circ} 11' 27''$ Ø. Lgd.

Fyr Nr. 13. Et grønt, fast Fyr tændes paa en Duc d'Albe, V. for Renden, midt for Ramshäll i Linjen Fyrene Nr. 10 og Nr. 11 over et.

Fyr Nr. 14. Et grønt, fast Fyr tændes paa en Baake V. for Renden, ved NØ.-Kysten af Gästgivarehagen. $58^{\circ} 36' 35''$ N. Br. $16^{\circ} 12' 50''$ Ø. Lgd.

Fyr Nr. 15. Et grønt, fast Fyr tændes paa en Baake ved samme Kyst, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. SØ. fra Fyr Nr. 14.

Fyrene Nr. 14 og Nr. 15 holdt overet leder i Renden fra Fyr Nr. 13 til i Nærheden af Nr. 14.

Fyrene har Linseapparat af 6te Orden.

Bottniske Bugt. Blackkallen. Paa Blackkallen, 9 Kml. S. $\frac{1}{2}$ V. fra Bjuröklubb Fyr skal tændes et Lyntår, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Brændetid: 1ste August—1ste December. $64^{\circ} 20' 9''$ N. Br. $21^{\circ} 31' 0''$ Ø. Lgd.

Tyskland. Stollergrundrinne og Kieler Fjord. I Begyndelsen af Maj 1907 foretoges følgende Forandringer i Afmærkningen:

I Stollergrundrinne flyttes Tønden Stollergrund 3 til $54^{\circ} 30' 12''$ N. Br. $10^{\circ} 9' 6''$ Ø. Lgd. og hedder Stollergrundrinne 1. Tønderne Stollergrund 2 og 1 og Bülk C, B og A hedder henholdsvis Stollergrundrinne 2, 3, A, B og C.

I Kieler Fjord flyttes Tønderne Gabelsfach O. til $54^{\circ} 31' 26''$ N. Br. $10^{\circ} 21' 54''$ Ø. Lgd., Gabelsfach W. til $54^{\circ} 31' 54''$ N. Br. $10^{\circ} 19' 47''$ Ø. Lgd., Kiel 2 til $54^{\circ} 27' 14''$ N. Br. $10^{\circ} 17' 7''$ Ø. Lgd., Kiel 4 til $54^{\circ} 25' 49''$ N. Br. $10^{\circ} 14' 2''$ Ø. Lgd., Stollergrund S. til $54^{\circ} 30' 10''$ N. Br. $10^{\circ} 15' 35''$ Ø. Lgd., og Stollergrund O. til $54^{\circ} 31' 35''$ N. Br. $10^{\circ} 16' 12''$ Ø. Lgd. Naar Eckernförde Fyr tændes, ombyttes denne sidste Tønde med en rød Lystønde „Kiel“, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mærke 4 S.

I Kieler Havn udlægges en sort Spidstønde ved Torotter Berg Grundens V.-Grænse, paa $54^{\circ} 22' 24''$ N. Br. $10^{\circ} 11' 25''$ Ø. Lgd., og Lystønderne Kiel 7 og 8 samt de sorte Spidstønder Kiel 9 og 10 faar henholdsvis Betegnelserne Kiel 8, 9, 10 og 11. Midt i Juni ombyttes den nuværende sorte Spidstønde Kiel 9 med en Lystønde, der viser orange Lys med To-Formærkelser hver 8 S., Lys $3\frac{1}{2}$ S., Mærke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mærke $1\frac{1}{2}$ S. $54^{\circ} 20' 12''$ N. Br. $10^{\circ} 10' 20''$ Ø. Lgd. Under Uddybningen i Schwentine Munding vil Tønden være inddraget.

Schleimünde Ø. Ved en Mast, der rager op over Vandet, $6\frac{1}{2}$ Kml. Ø. $\frac{1}{4}$ N. fra Schleimünde, er udlagt en Vragtønde. $54^{\circ} 40'$ N. Br. $10^{\circ} 13'$ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Uddevalla. Björningarne. Paa den S.-ligste af Björningarne Holme i det S.-lige Farvand til Uddevalla skal tændes et Fyr med En-Formærkelser hver 4 S. Det skal vise hvidt Lys fra c. S. 45° Ø. til c. S. 27° Ø. og fra c. N. 22° V. til c. N. 18° V., og naar man staar ind mod Fyret rødt Lys om Bagbord og grønt Lys om Styrbord af begge de hvide Vinkler. Linseapparat af 6te Orden. Der er ikke Vagt ved Fyret. $58^{\circ} 15' 44''$ N. Br. $11^{\circ} 49' 49''$ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. Fra 15. til 31. Maj 1907 er Sømærker og Fyrskibe i Jade forandret, hvorfor det ogsaa anbefales Skibe paa under 500 Tons at tage Lods.

Fra 23de til 26de Maj 1907 er Jade spærret for al Sejlads med Handelsskibe.

Norderney. Dovetief. Dovetief kan atter besøjes; det er afmærket og Ledefyrene tændt.

Holland. Fyrskibet „Haaks“. Fra Fyrskibet „Haaks“ vises nu Stormvarsel-Signaler.

Zøegat van Texel. Texelstroom. I Texelstroom er til Brug ved Skydeøvelser udlagt en Flaade i Mærkerne, Hoorn Kirke overet med den V.-ligste Baake for den maalte Mil, og Kijkduin Fyrtaarn overet med det S.-lige Taarn paa det Meteorologiske Observatorium. Naar Vejret tillader det, vises en rød og hvid Lanterne fra Flaaden. $52^{\circ} 59' 34''$ N. Br. $4^{\circ} 48' 51''$ Ø. Lgd.

Schulpengat. I Schulpengat er Dybden paa den V.-lige Barre 25 Fod og paa den Ø.-lige Barre 16 Fod.

Noordzekanaal. I Jærnbanebroen ved Velzen er Broaabningens Bredde 87 Alen, og samme Bredde vil Broaabningen i Jærnbanebroen ved Zaandam (Hamburg) faa, naar den, sandsynligvis i Juni 1907, tages i Brug.

Zuidzee. Harlingen. Møllen de Leeuw, der tjente til Mærke i Molenrak, er brændt. $53^{\circ} 10' 20''$ N. Br. $5^{\circ} 24' 54''$ Ø. Lgd.

Roggebot og Enkhuizerzand. Ved Roggebot er Klokketønden ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys med Formærkelser, Lys 7 S., Mærke 3 S. Om Vinteren ombyttes den med en stump Klokketønde. $52^{\circ} 33' 53''$ N. Br.

$5^{\circ} 46' 52''$ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 med Ballon ved Enkhuizerzand er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys med Formærkelser, Lys 7 S., Mærke 3 S. Om Vinteren ombyttes den med en rød Vager med 2 Balloner. $52^{\circ} 39' 46''$ N. Br. $5^{\circ} 29' 21''$ Ø. Lgd.

Vraget, der laa paa $52^{\circ} 33' 40''$ N. Br. $5^{\circ} 10' 14''$ Ø. Lgd., er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Zøegat Hoek van Holland. Taagesignalet paa Noorderhoofd er atter i Orden.

Zøegat van Goeree. Hoornsche Hoofden. I Hoornsche Hoofden Fyr er Lysvinklerne forandret. Fyret viser nu hvidt Lys fra N. 61° V. gennem V. til S. 14° V., rødt Lys fra S. 14° V. gennem S. til S. 4° Ø., hvidt Lys fra S. 4° Ø. til S. 71° Ø. $51^{\circ} 48'$, N. Br. $4^{\circ} 11'$ Ø. Lgd.

Ribben. Paa Ribben er udlagt tre Skiver i N. t. V. og S. t. Ø. c. 200 Alen fra hinanden, den midterste paa $51^{\circ} 53' 9''$ N. Br. $4^{\circ} 0' 4''$ Ø. Lgd. Naar der skydes, hejser Skibet, hvorfra der skydes, rødt Flag.

Zøegat van Zierikzee. Neeltje Jans. Paa Neeltje Jans er udlagt tre Skiver i SV. t. S. og NØ. t. N. c. 200 Alen fra hinanden, den midterste paa $51^{\circ} 37' 45''$ N. Br. $3^{\circ} 46' 22''$ Ø. Lgd. Naar der skydes, hejser Skibet, hvorfra der skydes, rødt Flag.

Scheide. Nauw van Bat. I Nauw van Bat er Spidstønde Nr. 33 med Ballon ombyttet med en rød Lystønde Nr. 33, der viser rødt Lys med Formærkelser, Lys 7 S., Mærke 3 S. $51^{\circ} 23'$ N. Br. $4^{\circ} 9'$ Ø. Lgd. Den røde Lystønde Nr. 36 viser nu hvidt Lys med Formærkelser, Lys 7 S., Mærke 3 S. $51^{\circ} 23'$, N. Br. $4^{\circ} 11'$ Ø. Lgd. I Farvandet ovenfor Bat er den røde Lystønde Nr. 38 ombyttet med en Spidstønde Nr. 38 med Ballon. Om kort Tid indsettes i Fyret paa Baaken paa Slikken en rød Vinkel, der lyser over Stumpendekanten i Farvandet mellem Valkenisse og Nauw van Bat. $51^{\circ} 23'$, N. Br. $4^{\circ} 10'$ Ø. Lgd.

Belgien. Scheide. Fort Philipp. I Nærheden af Fort Philip er den sorte Stumpstønde Nr. 63 flyttet og ligger i 23 Fod Vand, paa $51^{\circ} 15' 16''$ N. Br. $4^{\circ} 18' 30''$ Ø. Lgd. I Nauw van Fort Philip er rød Spidstønde P inddraget. $51^{\circ} 15'$, N. Br. $4^{\circ} 19'$ Ø. Lgd. En rød Spidstønde PH er i 10 Fod Vand udlagt paa $51^{\circ} 15' 25''$ N. Br. $4^{\circ} 18' 29''$ Ø. Lgd., og en sort Stumpstønde PH i 13 Fod Vand, paa $51^{\circ} 15' 19''$ N. Br. $4^{\circ} 19' 14''$ Ø. Lgd.

England. River Humber. Fyrskibet „Middle“ NØ. En Grund med 12 Fod Vand findes NØ. for Fyrskibet „Middle“, $2\frac{1}{2}$ Kml. N. 51° Ø. fra Vandtaarnet i Grimsby. Herfra strækker Grunden sig inden for 17 Fods Grænse $\frac{1}{2}$ Kbl. i Ø. og V. med en Bredde af 1 Kbl. $53^{\circ} 36'$, N. Br. $0^{\circ} 1'$ V. Lgd. Dybderne i Nærheden har forandret sig stærkt, hvorfor et nyt Kort Nr. 109 udgives.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Bristol Channel. Fyrskibet „St. Govens“ er nu udlagt SV. for St. Govens Shoal i 26 Fv. Vand i Indløbet til Bristol Channel, $5\frac{1}{2}$ Kml. S. 39° V. fra St. Govens Head og i S. 23° Ø. fra Sheep Island. Det viser hvidt Et-Blink hver 15. S., Blink $1\frac{1}{4}$ S., Mærke $13\frac{1}{4}$ S., Flammens Højde: 39 Fod. Synsviddens: 11 Kml.

Skibet er rødt, mærket „St. Govens“ paa begge Sider med hvidt og har en Mast uden Topbetegnelse og en Papegøjemast.

Taagesignal gives med Sirene, som hver 1 Minut giver tre Stød, Stød $1\frac{1}{2}$ S., Pause $2\frac{1}{2}$ S., Stød 5 S., Pause $2\frac{1}{2}$ S., Stød $1\frac{1}{2}$ S., Pause 47 S.

Naar Skibet ikke er paa Station, vises intet Fyr, men en sort Ballon eller en rød Lanterne i hver Ende af Skibet, og et rødt Blus afbrændes hvert 15. Minut.

Beliggenhed $51^{\circ} 31'$, N. Br. $5^{\circ} 1'$ V. Lgd.

England V.-Kyst. South Bishop. Taagesignal ved South Bishop Fyr gives nu med Sirene, der hver $1\frac{1}{2}$ Minut giver Fire-Stød: Stød $2\frac{1}{2}$ S., Pause 2 S., Stød $2\frac{1}{2}$ S., Pause 2 S., Stød $2\frac{1}{2}$ S., Pause 2 S., Stød $2\frac{1}{2}$ S., Pause 7 S. $51^{\circ} 52'$, N. Br. $5^{\circ} 24'$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Kap Finisterre. Taagesignalet paa Kap Finisterre er atter i Orden.

Føreneede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bay. Plymouth Harbor. Manomet Point Mary Ann Rocks. En Spirtønde er i 26 Fod Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. S. $80\frac{1}{4}^{\circ}$ Ø. fra Mary Ann Rocks, fra Kanten af Centre Hill Point i N. $4\frac{3}{4}^{\circ}$ Ø. og fra Duxbury Pier Fyr i S. 55° Ø.

Rhode Island. Narragansett Bay. I Narragansett Bay er Lystønderne atter udlagt for Sommeren.

New Jersey. Barnegat Fyr NV. Lægtøeren „W. D. Becker“ er sunket i 11 Fv. Vand 11 Kml. N. 37° Ø. fra Barnegat Fyr. $39^{\circ} 53' 30''$ N. Br. $73^{\circ} 58' 0''$ V. Lgd.

Delaware Bay. Blake Channel. I Blake Channel er V. for Joe Flogger Shoal udlagt tre Lystønder, der viser rødt Lys med Formærkelser, Lys 3 S., Mærke 3 S., for at atmærke Lossepladsen. De kan inddrages uden Varsel og er Skibsfarten uvedkommende.

Delaware River. Fort Mifflin Barre. Block House Pier. En hvid Baake med firkantet Topbetegnelse er opført paa Old Block House Pier, fra Horseshoe V.-lige Gruppens bageste Ledefyr i S. 2³/₄° Ø., og fra Tinicum Island bageste Ledefyr i N. 48° Ø.

Maryland. Baltimore Harbor. Brewerton Channel sorte Stumptønde Nr. 19, skal den 13. Maj 1907 ombyttes med en Klokketønde.

Chesapeake Bay. Hampton Roads. En Lægtter er sunket i 12 Fv. Vand paa Hampton Roads, fra Old Point Comfort Fyr i S. 45¹/₂° V. og fra Kuplen paa Soldiers Home i S. 3¹/₂° V. En rød Tønde er udlagt ved Vraget.

Georgia. St. Simon Sound. I Indløbet til St. Simon Sound er Junction Spirtønde Nr. 6¹/₂ ombyttet med en Spidstønde. Mackay River Spit Spidstønde Nr. 2 er inddraget.

St. Andrew Sound. Saltilla River. I Saltilla River er følgende Tønder inddraget: Raccoon Key Spit Spidstønde Nr. 6, Horseshoe Shoal Western End Stumptønde Nr. 5 og Upper Flats Spidstønde Nr. 10.

Florida. Florida Reefs. Turtle Reef. Baake K paa Turtle Reef N.-Ende er forsvundet.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi River. En Banke ligger c. 12 Kml. SØ. for „South Pass“ Fyrskib. Den mindste rundne Dybde er 10 Fv. paa 28° 50' 50" N. Br. 88° 57' 30" V. Lgd.

Texas. Galveston Bay. I Galveston Bay skal følgende hvide, faste Fyr tændes paa sorte, firkantede, pyramideformede Baaker saaledes:

Texas City Channel Fyr Nr. 1. Baaken er mærket T. C. 1 og staar i 24 Fod Vand paa S.-Siden af det Ø.-lige Indløb til den gravede Rende fra Bolivar Channel til Texas City, fra Bolivar Point Fyr i S. 57¹/₂° V. og fra Fort Point Fyr i N. 56¹/₄° V. 29° 21' 9" N. Br. 94° 47' 37" V. Lgd.

Texas City Channel Fyr Nr. 3. Baaken er mærket T. C. 3 og staar i 9 Fod Vand paa S.-Siden af den første Bejning i den gravede Rende fra Bolivar Channel til Texas City, 1¹/₂ Kml. N. 63¹/₄° V. fra Texas City Channel Fyr Nr. 1. 29° 22' 0" N. Br. 94° 49' 32" V. Lgd.

Texas City Channel Fyr Nr. 5. Baaken er mærket T. C. 5 og staar i 3 Fod Vand ud for Texas City, paa S.-Siden af den anden Bejning i den gravede Rende fra Bolivar Channel til Texas City, 3¹/₂ Kml. N. 76° V. fra Texas City Channel Fyr Nr. 3. 29° 22' 45" N. Br. 94° 52' 59" V. Lgd.

Galveston Bay Channel Fyr Nr. 1. Baaken er mærket G. B. 1 og staar i 9 Fod Vand paa V.-Siden af den gravede Rende fra NV.-Enden af Bolivar Channel til Red Fish Barre, fra Bolivar Point Fyr i N. 46¹/₂° V. 4¹/₂ Kml. og fra Texas City Channel Fyr Nr. 1 i N. 25¹/₂° V. 29° 25' 3" N. Br. 94° 49' 39" V. Lgd.

Galveston Bay Channel Fyr Nr. 3. Baaken er mærket G. B. 3 og staar i 8 Fod Vand paa V.-Siden af den gravede Rende fra Bolivar Channel til Red Fish Barre, 3¹/₂ Kml. N. 24° V. fra Galveston Bay Channel Fyr Nr. 1. 29° 28' 8" N. Br. 94° 51' 12" V. Lgd.

Karaibiske Hav. Klein Curacao. Fyret paa Klein Curacao er et hvidt, fast Fyr med Blus. Lysevnen for det faste Lys 7 Kml., for Blussene 11 Kml. 11° 59⁵/₆° N. Br. 68° 39' V. Lgd.

Cuba S.-Kyst. Manzanillo. Cape Cruz. Klokketønden ud for Cape Cruz er flyttet og ligger 1¹/₂ Kml. S. 79° V. fra Cape Cruz Fyr, og Fortøjtønden, som midlertidig laa der, er inddraget. En sort og rød vandret stribet Spidstønde er i 3 Fv. Vand udlagt 2⁷/₂ Kml. S. 87¹/₂° V. fra Cape Cruz Fyr. Der er grundt rundt om Tønden.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Braillien. Rio de Janeiro. Fyrene paa Telegraftønderne ved Indløbet til Rio de Janeiro, der ligger henholdsvis 7 Kbl. N. 4° Ø. og 10 Kbl. Nr. 52° Ø. fra Fort Villegagnon, er hvide Blinkfyr, der viser Blink 7 S., Mørke 23 S. Fort Villegagnon: 22° 54⁷/₂° S. Br. 43° 9⁵/₆° V. Lgd.

Santos. En rød Spidstønde er udlagt paa S.-Siden af Indløbet til Santos, 2¹/₂ Kbl. N. 50° V. fra Limoes Point. 23° 59⁷/₂° S. Br. 46° 19' V. Lgd. Paa Rapema Point er bygget et hvidt, firkantet Fyrhus. 23° 56⁷/₂° S. Br. 46° 18⁵/₆° V. Lgd.

Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i Februar 1907 i 14 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11¹/₂ Fod.

Uruguay. Rio de la Plata. Punta del Palmar NØ. En 5¹/₂ Fv. Grund er rapporteret NØ. for Punta del Palmar, 8 Kml. N. 80° Ø. fra Fort Santa Tereza. 33° 58' S. Br. 53° 23⁵/₆° V. Lgd.

Montevideo Bay. El Cerro. El Cerro Fyr skal den 19de April 1907 forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 S. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 442 Fod. Synsvidde: 29 Kml. 34° 53⁵/₆° S. Br. 56° 15' V. Lgd.

Paa N.-Siden af Indløbet til Rio de la Plata er udlagt:

En rød, spids Lystønde, der viser rødt Blinkfyr, ved 7 Fods Pladen paa 34° 29' S. Br. 57° 43⁵/₆° V. Lgd. En rød, spids Lystønde, der viser rødt Blinkfyr, i 14 Fod Vand paa S.-Kanten af St. Gregorio Bank. 34° 43⁷/₂° S. Br. 56° 53⁵/₆° V. Lgd. En rød Lystønde, der viser rødt Blinkfyr, i 14 Fod Vand paa S.-Kant af St. Lucia Bank, 7¹/₂ Kml. fra Kysten. 34° 53⁵/₆° S. Br. 56° 32⁷/₂° V. Lgd. Den mindste Dybde i Løbet N. om Ortiz Bank er 15 Fod, Lavvande. En rød, spids Lystønde, der viser rødt Blinkfyr, er udlagt ved Cumberland Shoal, SV. for Flores Island, 5¹/₂ Kbl. S. 73° V. fra Flores Island Fyr. 34° 57' S. Br. 55° 56' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Triest. I Triest Havn er paa Yderenden af Sanität Molen tændt tre Fyr, hvidt, grønt, hvidt, lodret for hinanden. Flammens Højde: c. 16 Fod. Synsvidden: 1 Kml. Fyrskibet, som laa tæt NV. for Molens Hoved, er inddraget. 45° 39' N. Br. 13° 45¹⁸/₆° Ø. Lgd.

Korsika. Ajaccio. Margonajo. Det røde, faste Fyr paa Molen Margonajo skjules S. for Molen La Citadelle V. for S. 1° Ø.

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

Røde Hav V.-Kyst. Sheik el Barghut (Port Sudan). I Sheik el Barghut er opført et 110 Fod højt Gittertaarn som Forbaake paa Havnens V.-Kyst, 7 Kbl. N. 61° V. fra The White Tomb. Et lignende Taarn, 152 Fod højt, er opført som Bagbaake c. 5 Kbl. N. 54° V. fra Forbaaken. Holdt overet leder de gennem Indløbet til Havnen. Fra hver Baake skal vises et rødt, fast Fyr.

Et hvidt og rødt Fyr med Formærkelser hver 10 S. er tændt paa Yderenden af en Pier, som er opført paa N.-Siden af Indløbet til Havnen, c. 2 Kbl. S. 66° Ø. fra The White Tomb. Det vises fra et 61 Fod højt Gittertaarn.

Et grønt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af en anden Pier, som er opført paa N.-Siden af Indløbet til Havnen, c. 1¹/₂ Kbl. S. 8° V. fra The White Tomb. Flammens Højde: 25 Fod.

Et rødt Fyr er tændt paa Yderenden af en Pier, som er opført paa S.-Siden af Indløbet til Havnen, 2¹/₂ Kbl. N. 89° V. fra White Tomb. Flammens Højde: 25 Fod.

The White Tomb ligger paa 19° 36¹²/₂° N. Br. 37° 13¹⁸/₆° Ø. Lgd.

Port Sudan. North Towartit Reef. Et Vrag med en Mast over Vandet ligger sunket paa North Towartit Reef, 7 Kml. S. 57° Ø. fra North Towartit Baake. 19° 23' N. Br. 37° 25⁷/₂° Ø. Lgd.

Bay of Bengal V.-Kyst. Vizagapatam. Det hvide, faste Fyr, der ved Havnekantoret i Vizagapatam vises, naar Skib ventedes, tændes ikke mere. 17° 41⁵/₆° N. Br. 83° 17⁵/₆° Ø. Lgd.

Birma. Bay of Bengal. Krishna Shoal NØ. Et Vrag med en Mast 20 Fod over Vandet ligger sunket 11⁸/₆ Kml. NØ. før Fyrskibet „Krishna“. 15° 46' N. Br. 95° 45⁵/₆° Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Gibraltar. — Der nægtes Skibe, kommende fra Røde Hav, undtagen fra Suez, Adgang til Havnen. Skibe, som har Passagerer ombord, og som ikke kan godtgøre, at de ikke har været i arabiske Havne i de sidste 40 Dage før Ankomsten, gives ikke Praktika.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 9. Maj 1907. — „Kong Trygves“ Forlis. — Fragtmarkedet. — Udskønning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Generaltorsamlinger. — Ugons Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS-PRIS.

Første Side pr. Pettitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
 10 % 20 % 30 % 40 %

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

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

En Kompagnon

kan straks optages i en større Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning med stigende Omsætning, i en større jydsk Havneby, da den ene af de nuværende Indehavere i en nær Fremtid skal overgaa til anden Virksomhed. Nødvendig Kapital 6 - 8000 Kr. Sprogkundskaber ønskelig. Billet mrkt. Skibsprovianter 2864 modt. Aug. 1. Wolff & Co.s Ann. Bur. Skindergade 3.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv. Engl., svenske, norske og tyske **Admiralitets Kort.** Lager af Imray's Kort. Nautiske Bøger. **Blankensteiners Eftf.** Capt. Wm. Jensen. Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af **SEJLSKIBE**
Reparationer.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc

Riggere og Søfolk

antages paa Refshaleøens Skibsværft. Stadigt Arbejde. Aktieselskabet **Burmeister & Wains** Maskin- og Skibsbyggeri. Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse Private.

Telefon-Nr. 6.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Maj 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	98 ¹ / ₂	— ³ / ₄	98 ¹ / ₂ 98 ³ / ₄
Danmark.....			74 ¹ / ₄ 75
Norden.....			99 ¹ / ₄ 99 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	76 ¹ / ₂		76 ¹ / ₄ 76 ¹ / ₂
Carl.....			94 ³ / ₄ 95 ¹ / ₂
Dannebrog.....			91 ¹ / ₂ 93
Skjold.....	72		71 ³ / ₄ 72 ¹ / ₄
Urania.....			55 ³ / ₄ 56 ¹ / ₂
Union.....			77 78
Dampsk. af 1896.....			90 ¹ / ₂ 91 ³ / ₄
Hejmdal.....			107 109
Østasiatiske.....	136 ¹ / ₂	— ³ / ₄	136 ¹ / ₂ 136 ³ / ₄
Østersøen.....			— —
Nordøen.....	33		32 ¹ / ₂ 33
Gorm.....			94 ¹ / ₂ 95 ¹ / ₂
Torm.....			72 80
Inga.....			75 ¹ / ₂ 80
Cimbria.....			82 95
Vesterhavet.....			— —
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	32		32 32 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....			62 66
Dansk-russisk Dampsk.....	113 ¹ / ₂	¹ / ₄ — ¹ / ₂	114 114 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....			99 ¹ / ₂ 101
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....			— —
5 % Østasias. Komp.....			100 102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....			— —
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....			97 97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	85	¹ / ₄	85 85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....			88 ³ / ₂ 90
4 % — — 2. Serie..			94 94 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..			— —
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..			88 ³ / ₄ 88 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..			93 ³ / ₄ 94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..			92 ¹ / ₂ 94 ¹ / ₂
4 % Østitt. Kreditf. 9. — ..			93 ³ / ₄ 94 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	150	¹ / ₄	150 150 ¹ / ₄
Privatbank.....	123 ¹ / ₂	— ³ / ₄	123 ³ / ₄ 124
Landmandsbank.....	132		131 ³ / ₄ 132
Handelsbank.....	136 ¹ / ₂	— ³ / ₄	136 ¹ / ₂ 137
Grundejerbank.....			116 116 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	97 ¹ / ₂	— ³ / ₄	97 ¹ / ₂ 97 ³ / ₄
Helsingør Jærnsk.....			98 98 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	188 ³ / ₄	189 ¹ / ₂	188 ¹ / ₂ 188 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	145 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	145 ¹ / ₄ 145 ¹ / ₂

Vekeelkurser d. 7. Maj 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.23	18.19
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	75.90	—

Notering paa Berlins Bers d. 7. Maj 1907.

Russiske Noter.....	214.40
4 % Russiske Consols.....	76.25
3 ³ / ₁₆ % — Boden Kredit.....	69.50
5 % Mexikanske 1899.....	100.60
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — 1890.....	91.80

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

„Foren. Dampsk.“ 26,000, „Norden“ 14,000, „Dannebrog“ 16,000, „Kbhvn.“ 4,000, „Carl“ 12,000, „Skjold“ 28,000, „Urania“ 20,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Union“ 2,000, Østas. Komp.“ 112,000, „Helsingør Dampsk.“ 4,800, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 4,000, „Danmark“ 2,000, „Ny foren. Dampsk.“ 18,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, Chv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bastværkshaven ved Langbro.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 6698. Telef. 6698.

Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

Chv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
A A L B O R G.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tync.

Telegrams: H U S T E D.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.
Telegramadresse: Rømer.

Karl Bostrøm
Hango, Finland
etabl. 1874.
Dampskibsekspedition og
Speditionsförretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

A A L B O R G.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Sandballast

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

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

der forlanges anvendt ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Førlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Prøv engang ufortødt 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhava. Telefon-Nr. 42

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Udgivet af et Aktieselskab.

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Bederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs-
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109. Kjøbenhavn K. Tel. 3377.



Emaljen
paalægges varm — 1/2“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterom, Bankers og
Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cleelfert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Maj 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvem. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hor, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indiavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager. Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeister, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600'x77'x24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470'x66'x22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1831. Sekretariatet H 1036.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5801

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 248.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegøds af de største Dimensioner.
Staalstøbegøds saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. {173
216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,

Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 8—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nissen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1906, der nu foreligger, udviser, at der i det forløbne Aar har været indmeldt de samme ni Foreninger som i det foregaaende Aar, nemlig:

Dansk Dampskibsrederi-Forening, Dansk Navigator-Forening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, De fire københavnske Søforsikrings-Selskaber, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipper-Foreningen i København og Sømands-Foreningen.

Forretningsudvalget bestod af: Skibsreder D. Torm, Formand, Skibsreder Ad. Carl, Næstformand, Professor Dr. jur. V. Bentzon, Maskinmester A. J. Berg, Kaptajn Jacob Holm, Direktør Chr. Kronman (fra 18. December), Admiral A. du Plessis de Richelieu (indtil 7. December).

Repræsentationen beklager ved Havnefogedassistent Th. Jensens Død at have mistet et Medlem, der med Interesse har deltaget i dens Arbejde fra dens Oprettelse i 1897.

Blandt det der i Aarets Løb har foreligget til Behandling, skal vi anføre følgende Punkter:

I Anledning af de fra 1. Juni 1905 fastsatte Lodstakster har Repræsentationen tilskrevet Dansk Dampskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening, at selv om de Uretfærdigheder, der klæbde ved de hidtil gældende Takster, ved de nu fastsatte ny Takster er delvis afhjulpet, er der dog Grund til at antage, at Lodstaksterne for en Del af vore Farvandes Vedkommende endnu er urimelig høje. Repræsentationen har derfor anmodet de to Foreninger om gennem deres Medlemmer at tilvejebringe Oplysninger om saadanne Tilfælde, i hvilke de Afgifter, der bar maattet ydes for Lodsnings i vore Farvande, anses for at være for høje. Naar saadanne Oplysninger foreligger, vil Repræsentationen paany optage denne Sag til Behandling.

Som det fremgaar af sidste Aarsberetning, har Repræsentationen støttet Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestræbelser for at tilvejebringe forbedrede Forhold med Hensyn til Aabningen og Lukningen af Jærnbanebroen over Limfjorden ved at anbefale et af Foreningen herom til Ministeriet for offentlige Arbejder iudsendt Andragende. Af Ministeriets Svar fremgik det, at det ikke kunde imødekomme det fremsatte Ønske, idet et privat Jærnbaneselskab, der ligesom Statsbanerne benytter Broen, ikke saa sig i Stand til at paatage sig sin Del af de med de ønskede Forandringer forbundne Omkostninger. Hverken Foreningen eller Repræsentationen kunde imidlertid betragte denne Motivering som fyldestgørende, og Foreningen anmodede derfor Repræsentationen om at rette en fornyet Henvendelse til Ministeriet om denne Sag. En saadan er derefter frenkommet fra Repræsentationen, og der er i denne særlig gjort opmærksom paa, at man fra Skibsfartens Side udelukkende maa henholde sig til Staten med Hensyn til Gennemsejlingsforholdene ved Broen, og at Skibsfarten ikke er i Stand til at gribe ind i Forholdet mellem Staten og de private Bauer, der benytter Broen.

Til tredje Behandling af Finanslovforslaget for 1907—08 i Folketinget er derefter af Ministeriet fremsat Ændringsforslag om at bevilge 43,000 Kr. til Indførelse af elektrisk Kraft til Limfjordsbroens Drejning samt til Blokflaasning af Broen. Broens Aabning eller Lukning, der for Tiden under gunstige Vejrforhold tager c. 5 Minuter og under ugunstige Vejrforhold langt mere, vil, naar de nævnte Foranstaltninger gennemføres, som Regel kunne udføres i 1½ Minut og under ugunstige Vejrforhold i indtil 2½ Minut, hvorved de bestaaende Ulemper antages at ville blive afhjulpet. Det nævnte

Ændringsforslag er vedtaget af Rigsdagen og Bevillingen given ved den nu stadfæstede Finanslov for indeværende Finansaar.

Paa Foranledning af Dansk Dampskibsrederi-Foreningen har Repræsentationen andraget Marineministeriet om Etablering af et Taagehorn ved Ellekilde Hage og har modtaget et Svar paa denne Henvendelse, gaaende ud paa, at Ministeriet vil foreslaa den fornødne Bevilling hertil, saa snart den for Tiden foreliggende Arbejdsplan for Fyrvæsnets Udvikling tillader det.

Paa Foranledning af Ministeriet for offentlige Arbejder har Repræsentationen angaaende Spørgsmaalet om Muligheden af og Bekostningen ved en Uddybning af Grønsund udtalt, at for Dampskibsfartens Vedkommende vil en Uddybning af Grønsund nærmest have Interesse for Rutedampere og større Lægttere, der be-sejler falsterske, lollandske og sydfynske Havne, ligesom det vil være af Betydning for Dampere i Ruten København—Hamburg og vice versa via Nordøstersø Kanalen, at Dybden i Grønsund tillader dem at passere her igennem, naar det er stormende Vejrlig af Vest eller Øst. For Sejlskibsfartens Vedkommende vil der derimod ikke kunne tillægges den planlagte Uddybning en saadan Betydning, at der vil være Grund til at tilraade Uddybningen. For saa vidt Ministeriet skulde bestemme sig til at søge Uddybningen gennemført, har Repræsentationen anbefalet, at det bliver Hestehoved Dybet, der uddybes.

Efter en mellem Københavns Havnevæsen og Repræsentationen i 1903 og 1904 ført Forhandling angaaende særlige Regler for Besejlingen af Københavns Havn, indførtes i Havnereglementet ny Bestemmelser for Benyttelsen af de dybe Løb.

I Skrivelse til Repræsentationen har Havnekaptajnen i København udtalt, at disse Bestemmelser i Praksis har vist sig meget formaalistjenlige, men at der klæber den Mangel ved dem, at de kun gælder indenfor Havnens Grænser, uagtet de af Havnevæsnet uddybede Løb, f. Eks. Kronløbet, strækker sig betydeligt udenfor disse Grænser. Havnekaptajnen anmodede derhos om Repræsentationens Udtalelse med Hensyn til en Udvidelse af Virkeomraadet for de paagældende Bestemmelser, enten ved en Flytning af Havnens Grænser eller ved at gøre Havnereglementet i Almindelighed gældende ogsaa for de til Havnen førende Løb. I Forbindelse hermed betegnedes det i Havnekaptajns Skrivelse som formentlig heldigt at indføre en Udvidelse af Bestemmelserne i Havnereglementets § 4, saaledes at det ikke alene forbydes Skibe at ankre paa de i denne Paragraf angivne Steder, men ogsaa indenfor en Afstand af 1,000 Fod fra Enden af det uddybede Løb gennem Kronløbet øst-efter og i dets Retning.

Repræsentationen har i sit Svar betegnet det som betænkeligt at gøre Havnereglementet gældende udenfor Havnens Grænser. Efter Repræsentationens Mening vilde en Løsning i det foreliggende Tilfælde bedst opnaas ved Flytning af Havnens Grænser mod Øst, saaledes at det hele uddybede 300 Fod brede Løb i Kronløbet kommer til at ligge indenfor denne Grænse. Repræsentationen foreslog i Henhold hertil, at Grænselinjen, som nu fra Enkosten paa Stubberumpen i en lige Linje gaar til Østsiden af Trekroner, fremtidig betegnes ved en fra denne Kost til Middelpultens Ballon trukken Linje og derfra videre til Nordøst Siden af Qvintus. Samtidig fremhævede Repræsentationen det ønskelige i, at denne Havnens Grænselinje ikke alene aflægges i det specielle Kort over Københavns Red og Havn, men ogsaa i de øvrige til Besejling af Farvandet udenfor udgivne Kort, samt at det hele uddybede Løb forsynes med en tydelig Afmærkning paa begge Sider.

I sidste Aarsberetning omtaltes, at Repræsentationen allerede i 1903 havde rettet et Andragende til Indenrigsministeriet om en Revision af Lov om Sønæring, men at en saadan næppe kunde ventes foretaget, forinden den af Marineministeriet angaaende Styrmands- og Maskinistuddannelsen nedsatte Kommission havde afgivet Betænkning. Derimod tillagde Repræsentationen det saa megen Betydning, at man ikke længere opsatte Etableringen af et fast ordnet Lægetilsyn, herunder Syns- og Høreprøver, med de Folk, der antages til Tjeneste i Skibene, at man rettede en Henvendelse til Indenrigsministeriet om snarest at fremme denne Sag, uafhængig af den forestaaende almindelige Revision af Loven. Repræsentationen havde i sidste Aarsberetning Anledning til at udtale sin Beklagelse af, at denne vigtige Sag ikke var bleven fremmet fra Ministeriets Side, og et Vidnesbyrd om, at de Foranstaltninger, Repræsentationen havde betegnet som nødvendige, virkelig var det, foreligger nu derigennem, at Dansk Dampskibsrederi-Forening i det forløbne Aar selv har etableret et Lægetilsyn med de Folk, der paa mønstres de i Foreningen indmeldte Skibe. Efter at dette var sket, er der, henvendt et Aar efter at Indenrigsministeriet havde modtaget Repræsentationens Andragende, fra Ministeriet indgaaet Forespørgsel om, hvorvidt Rederne maa antages villige til at indgaa paa, at Omkostningerne ved Foretagelsen af de nævnte Lægetilsyn udredes af det paagældende Rederi, idet Ministeriet kun mener at kunne fremme Sagen under denne Betingelse. Repræsentationen udtalte i sit Svar til Ministeriet, at særlig henset til den ved Rederiernes Foranstaltning indførte Lægeundersøgelse, anser den det ikke længere for nødvendigt, at denne Sag ordnes ved en særlig Lov, men maa mene det heldigst, at det sker ved en Revision af Sønæringsloven, der formentlig er forestaaende, og forinden dette Tidspunkt kommer, ønsker Repræsentationen ikke at udtale sig om, hvorledes den nærmere Ordning bør være, eller paa hvilken Maade Omkostningerne ved den bør udredes.

De nu igennem en lang Aarrække fra Skibsfartens Side fremsatte Krav om visse Ændringer i Sønæringsloven er da fremdeles ikke bleven imødekommet, og det er ingen Trøst, at de har maattet skydes til Side, fordi de staar i en vis Forbindelse med Spørgsmaalet om Styrmands- og Maskinistuddannelsen, og fordi dette nu i et Tidsrum af over 3 Aar har været til Behandling i den ovennævnte Kommission. Denne blev nedsat d. 11. Januar 1904 efter Andragende fra Repræsentationen, og har i Marts 1907 afgivet Betænkning. Repræsentationen er ikke bekendt med denne Betænkning og kan derfor ikke udtale sig om den eller om dens Betingelser for at hidføre en Løsning af Sagen. Men Repræsentationen finder Anledning til at udtale, at den i sin Tid forelagde Ministeriet en saa tydelig Fremstilling af de Ønsker, man fra Skibsfartens Side nærer med Hensyn til Sagens Ordning, at den ikke forudsatte, at det vilde kræve over 3 Aar at prøve denne Sag i en Kommission. Særlig fordi de saa stærkt paakrævede Ændringer i Sønæringsloven har maattet afvente Resultatet af Kommissionens Arbejde, maa Repræsentationen nu meget stærkt fremhæve Nødvendigheden af, at disse Lovgivningsarbejder ikke længer udskydes. Repræsentationen har derfor til Indenrigsministeriet rettet en Henvendelse om disse Sagers hurtige Fremme, i hvilken den, næst at minde om den lange Tid, der er hengaaet siden Repræsentationen henlede Opmærksomheden paa, hvor paatrængende nødvendigt det er, at disse Spørgsmaal finder deres Løsning, udtaler Forventningen om, at Ministeriet vil fremme Revisionen af de omhandlede Love saaledes, at Forslag herom kan forelægges Rigsdagen til Efteraaret. For Sønæringslovens Vedkommende henstiller Repræsentationen, at Forslag til dens Revision udarbejdes uden Kommissions Nedsættelse, saa meget mere som Repræsentationen allerede paa nærværende Tidspunkt har udført et betydeligt Forarbejde til et saadant Forslag.

I Forbindelse hermed udtaler Repræsentationen Ønsket om at blive gjort bekendt med den ovenfor omtalte Kommissionsbetænkning — bl. a. for at der kan blive givet vore Søfartskredse Løjlighed til at lære den at kende og tage Stilling til den.

I det forløbne Aar har Repræsentationen paany rettet en Henvendelse til Regeringen angaaende Konsulatafgifterne. Som bekendt lykkedes det i 1905 at faa Afgifterne nedsat til omtrent Halvdelen af deres tidligere Beløb.

I Anledning af et Forslag, der var stillet Indenrigsministeriet af Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen, om Nedsættelse af en Kommission til at udarbejde et Forslag til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m., har Repræsentationen haft Løjlighed til at erklære — efter fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening at have indhentet en Udtalelse med indgaaende Motivering — at den maa fraraade Nedsættelsen af en Kommission i det omhandlede Øjemed. For det Tilfælde at en saadan Kommission dog skulde blive nedsat, har Repræsentationen udtalt Ønsket om at faa Løjlighed til at udpege et passende Antal Repræsentanter for de Interessers, der vil blive berørt af Kommissionens Arbejde.

(Sluttes)

Kjøbenhavn, d. 16. Maj 1907.

Fra Antwerpen skriver Firmaet De Leeuw & Philipsen til os d. 10. ds.:

Adresseprovision i Libau. I Tilslutning til hvad vi tilskrev Dem d. 12. Januar d. A. (se Nr. 3 af 17. Januar) angaaende Adressekommission i Libau, vil det uden Tvivl interessere Deres Læsere at blive gjort bekendt med den Dom, som netop i disse Dage er falden her i en Sag, som drejer sig om Adressekommission i Libau.

Den norske Damp „Rap“ var sluttet for en Lading Fosfat fra Antwerpen til Libau, og Certepartiet stipulerede, at der ikke skulde betales Adressekommission i Libau.

Ikke desmindre tilbageholdt Modtagerne af Fragten et Beløb af Rbl. 361.60 som Adressekommission i Følge „Libauer Børsen Usanzen“; de støttede sig til disses § 1, som berettiger dem til at beregne Adressekommission, selv om Certepartiet siger, at Skibet skal være fri for saadan Kommission.

Fra kompetent Side blev det fraraadet at angribe Modtagerne i Rusland, og derfor angreb Rederiet — for hvilket vi førte Sagen som Nordisk Skibsrederiforenings Agenter — for den herværende Handelsret saa vel Modtagerne i Libau som den herværende Befragter.

Dommen gaar ud paa, at Modtagerne i Libau har bevist, at de i Følge Usancen var berettiget til Adressekommission, men at det var Befragterens Sag at sørge for, at den Forpligtelse, som han havde indgaaet overfor Kaptajnen, nemlig at Skibet skulde være fri for Adressekommission, blev overholdt; Befragteren dømtes derfor til at refundere Rederiet det omstridte Beløb, til Trods for at han paakaldte Certepartiets Bestemmelser i Følge hvilke „charters responsibility to cease as soon as the cargo is shipped“.

Denne Dom kan maaske være vejledende for andre, som har gjort den samme Erfaring som „Rap“s Rederi.

I Følge „Norsk Veritas“ Klasseregister for 1907, som indbefatter Dampskibe paa over 100 Tons Brutto og Sejlskibe paa over 100 Tons Netto, bestaar Norges Handelsflaade af 1,141 Dampskibe, N.-T. 752,315, og 1,016 Sejlskibe, N.-T. 679,781, imod Aaret forud 1,082 Dampskibe, N.-T. 669,219 og 1,092 Sejlskibe, N.-T. 679,308.

Paa norske Skibsværfter var der under Bygning ved Aarets Udgang 76 Dampskibe med en samlet Tonnage af c. 59,400 Brutto Tons (imod 70 med c. 68,700 Tons i Fjor) og 6 Sejlskibe paa tilsammen c. 600 Netto Tons (imod 10 med c. 1,140 i Fjor). Med Undtagelse af 5 Hvalfangerbaade — hvoraf 3 for islandsk, 1 for engelsk og 1 for japansk Regning — bygges Dampskibene for norsk Regning, og der er af disse 35 paa over 1,000 Tons, 12 paa fra 500 til 1,000 Tons, 20 paa fra 100 til 300 Tons og 4 paa under 100 Tons. Samtlige Sejlskibe er for norsk Regning.

I Følge Opgivelse til det danske Konsulat i Gøteborg var i Aaret 1906 de til Gøteborg indgaaende danske Skibe 549 Stkr. med en Tonnage paa 119,217 Tons, mod i Aaret 1905 430 Stkr. med 72,700 Tons.

Tilvæksten i Aar mod 1905 af 119 Fartøjer med 46,500 Tons skyldes nærmest Dampskibsruuten Gøteborg-Frederikshavn, som fra 1. Juni 1906 er bleven daglig.

Varemængden paa Frederikshavnruuten er det sidste Aar vokset med 1,000 Tons, fra c. 4,500 Tons i 1905 til c. 5,500 Tons i 1906.

Stiftelsen Georg Stages Minde har udsendt sin Beretning for Aaret 1906. „Georg Stages“ Togt varede fra 3. April til d. 20. September, da Toget afsluttedes.

Elevernes Undervisning har omfattet Rigningsøvelser, Manøvrer, Roning og Vrikning, Skibsmandsarbejde, Styrring, Logning og Lodning, Sejlmageri, Teori, Svømning m. m., og der er bleven lagt Vægt paa, at Øvelserne udføres paa samme Maade som i et Koffardiskib.

En af de første Dage i April i Aar gik „Georg Stage“ atter ud paa Togt.

Vi har modtaget følgende:

Heysham, Morecambe Bay i April 1907.

Havnen i Heysham i Morecambe Bay, der først blev aabnet i September 1904, er næppe almindelig kendt, og jeg vil derfor fremkomme med nedenstaaende Oplysninger om Farvandet og selve Havnen. Heysham Lake er afmærket med tre røde Lysbøjer med spids Top om Styrbord, tre røde og hvide Lysbøjer med flad Top om Bagbord. Selve Farvandet er dybt, og i Havnen er der 14 à 17 Fod ved Lavvande. Havnepengene beløber sig til 6 d. pr. Ton, og Havnen tilhører Midland Railway Company, der forbeholder sig Ret til hele Losningen og Lastningen. Jeg har maattet betale 6½ d. pr. Ton Kainit, hvilket er en stor og uventet Udgift, som man maa tage i Betragtning ved Fragtslutning til nævnte Havn. Denne Advarsel gælder især de smaa Sejlskibe, der plejer at udføre Lastnings- og Losningsarbejdet selv.

Ligeledes henledes ærede Kollegers Opmærksomhed paa, at Skibe paa under 100 Reg.-Tons, der ankommer til, eller afgaar fra Dunkerque, ikke er underkastet Lodstvang. Dette blev bekendtgjort i Fjor Sommer, men desuagtet forsøgtes det alligevel at opkræve Lodspenge af udgaaende Skibe.

I Trequier vil der antagelig i Aar blive afkrævet Skibe, der ankommer dertil, en Afgift af 25 Centimes pr. laastet Ton foruden de almindelige Afgifter.

G. Wilde,
Skonnert „Martin“ af Thurø.

Fra Stubbekjøbing skrives til os d. 9. ds.:

Lørdagen d. 4. Maj laa jeg til Ankers i Grønsund, men da det blæste en orkanagtig Storm, hvorved begge Ankerkæder sprang, satte jeg saa meget Sejl til, at jeg

kunde faa Skibet paa Grund paa det Sted, hvor det stod bedst i Læ for Søen. Da Strømmen var østlig og Vind og Strøm imod hinanden, stod der en høj Sø, saa Baaden, der hængte i Daviderne huggede ud og gik i Stykker, hvorefter den kæntrede og laa med Bunden i Vejret.

Det er min faste Overbevisning, at om vi var drevet ud paa Tolken, havde vi forlist baade Mandskab, Skib og Ladning, da vi ikke havde nogen Baad at komme i Land i. Jeg satte Nødfag, da vi var gaaet i Drift, og jeg vil nu spørge, om det ikke under disse Forhold havde været Kanonbaaden „Grønsund“s Pligt at komme os til Hjælp da han laa ikke ret langt borte, og godt kunde have taget os. Det er, synes jeg, ikke videre humant gjort af en af vore Marinebaade.

Jeg forudsætter nu til Eksempel, at vi havde været tungt lastet; Fartøjet kunde da være sunket paa et Øjeblik, og da vi ingen Baad havde at bjærge os i, kunde Sagen let have medført et Tab af Menneskeliv, hvilken Fare næppe vilde have været til Stede, naar „Grønsund“ var kommen os til Hjælp. Til Slut skal jeg blot bemærke, at da vi havde sat Skibet paa Land, og Fiskerne havde bjærget vort Tøj, kom „Grønsund“ — efter omtrent en Times Forløb — og tilbød sin Assistance.

Emil Pedersen,
Galease „Merkantil“ af Rønne.

Fra Blyth skrives til os d. 12. ds.:

Den 10. Maj 1907 Kl. 7½ Fm. paa 56° 50' N. Brd. 5° 40' Ø. Lgd. i Linjen Hirtshals—Blyth observeredes en Genstand drivende i Søen, der lignede en Redningsflaade, hvorfor den blev tagen om Bord.

Flaaden er tildannet af 2 Stykker 7 Fod lange Korkpuder af den Slags, der hører til indvendig i en Redningsbaad; nedenunder og imellem Korkpuderne er anbragt en gammel, ormædt Egebjælke af samme Længde, der sikkert i mange Aar har henligget paa Stranden og stammer fra et Sejlskibsvrag. Til Egebjælken er fastgjort 3 ny Jærnrister, hørende til en større Dampers Kedel. Ovenpaa selve Flaaden har været anbragt en Petroleumstønde, hvori har været Ild, og kun den forbrændte Bund er tilbage. Det hele gør Indtryk af at have ligget længere Tid i Søen, da saa vel Surringsenderne som de Træribber, hvorpaa Tønden har været anbragt, er begroet.

N. O. Risø,
Fører af S/S. „Skjold“.

„Kong Trygves“ Forlis.

Den 6. Maj afsluttedes Søforhøret i Sø- og Handelsretten.

For Retten fremstod 2. Styrmænd N. D. Larsen og forklarede, at han var paa Broen sammen med Kaptajnen d. 22. Marts i Vagten mellem Kl. 12—4 om Morgenen. Kaptajnen navigerede Skibet for at undgaa at støde mod de omdrivende Isstykker saa godt som muligt ved snart at bakke og snart at gaa frem; han gjorde ofte Forsøg paa at dreje Skibet op mod Vinden, men det lykkedes ikke, da Orkanen var for stærk. Ved Tretiden om Natten nærmene man sig et mere sammenpakket Isbælte, der strakte sig saa langt man kunde se mod NØ. Det saa ud for Vidnet, som om Isen var noget mindre sammenpakket længere mod SV., og han tænker sig derfor Muligheden af, at Kaptajnen ved at bakke stærkt, i Stedet for at lade Skibet drive ind i Isbæltet, kunde have holdt det en Tid endnu fri af Isen, og hvis der saa havde været en Aabning længere mod Syd, kunde

Ulykken maaske været undgaaet. Med Hensyn til Jollen forklarede han, at denne ikke var indrettet til at sejle, idet der ikke var Mast eller Udskæring i Toften til en Mast, og at rigge Jollen til, saaledes at den kunde bruge Sejl, var i det stormende Vejr, umuligt.

Kaptajn Jensen forklarede, at da han kun havde ført Skibet paa to Rejser, var det undgaaet hans Opmærksomhed, at Jollen ikke var indrettet til Sejlføring. Han troede ikke, at den af Styrmand Larsen omtalte Bakning vilde have nyttet, og Styrmanden havde heller ikke raadet ham til en saadan Manøvre.

Føreren af S/S „Morsø“, Kaptajn Jacobsen, forklarede, at Søndag Aften Kl. c. 8 $\frac{1}{2}$ kom Sysselmanden i Seydisfjord ned til ham og fortalte om „Kong Trygves“ Forlis samt bad ham snarest afhente Kaptajn Jensen og de andre reddede i Borgarfjord og samtidig søge efter de to Baade, om hvilket man intet vidste. Da han ansaa det for umuligt at gaa ud om Natten, da Skibet kun var i Ballast, lovede han at gaa ud den næste Morgen. Efter at have faaet en Del Kul ind, afsejlede han den næste Formiddag Kl. 9 til Borgarfjord og holdt paa hele Rejsen godt Udkig, men saa ingen Baade paa Vejen. Da han Kl. 1 kom til Borgarfjord, kom Kaptajn Jensen og de andre reddede om Bord. Kaptajn Jensen spurgte straks, om der var hørt noget til de andre Baade, hvortil Vidnet havde svaret nej. Vidnet havde spurgt Kaptajn Jensen, om hvor han mente, man skulde søge efter de andre Baade. Kaptajn Jensen havde udtalt, at han antog, at begge de andre Baade, som havde haft flere Sømænd end hans Baad, maatte være kommen i Land et Sted paa Kysten, og at han i modsat Fald ikke anede, i hvilken Retning, der skulde søges. Vidnet havde derfor besluttet sig til at gaa direkte til Seydisfjord.

Efter at Rettens Formand yderligere havde rettet nogle enkelte Spørgsmaal til de mødte og udtalt, at Retten efter det foreliggende ikke fandt Anledning til at gøre Ansvar gældende mod „Kong Trygves“ Fører, sluttede Søforhøret.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S/S. Nr. 67/1906, afsagt d. 8. Maj 1907. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Det forenede Dampskibsselskab.

Den 3. August f. A. Kl. 12,20 Eftermiddag grundstødte Dampskibet „Ceres“, der tilhører de Indstævnte, D. F. D. S., og som var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Island, i Taage ved Nolsø paa Færøerne. Baadene sættes ud, og Passagererne gik fra Borde, men kort efter gled Skibet af Grunden; Pumperne sættes i Gang, og da det lod til at være muligt at holde Skibet paa Pumperne, toges Passagererne om Bord igen, og der returneredes med Baadene paa Slæb og, efter at nogle Sikkerhedsforanstaltninger var truffet, til Thorshavn, hvor Passagerer og Post landsattes. Da man ansaa det for givet, at det var umuligt i Længden at holde Skibet paa Pumperne, blev det besluttet at sætte det paa Land for at redde Skib og Gods, og da Skaalefjord (Kongshavn) antoges at være det bedste Sted i Nærheden, afsejledes hertil, og Skibet sættes paa Land Kl. 8,15 samme Dag i Fjorden i Nærheden af Skaale paa et Sted, hvor Bunden var jævnt skraanende, sandet og fri for Sten.

Ved Kontrakt af 7. August overdroges derpaa Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise Bjærgningsarbejdet paa den sædvanlige Betingelse: „No cure no pay“, dog saaledes at Citanterne skulde have godtgjort Udgifterne med indtil 1,600 Kr. ved at sende et Skib derp, dersom „Ceres“, naar Bjærgningsdamperen kom til Færøerne, maatte vise sig at være Vrag. Citanterne beordrede

samme Dag Kontrakten blev sluttet, deres Dampskib „Øresund“, der var stationeret i Kristianssund, til Færøerne, og d. 9. August Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Formiddag ankom det til Stedet, hvor „Ceres“ var landsat. „Ceres“ stod da med Forskibet ret mod Land, saaledes at det fra Forstævnen til under Fokkemasten hvilede paa Grunden, medens der ved Agterstævnen var c. 30 Fod Vand. Forinden „Øresunds“ Ankomst var der losset en Del af Stykgodsladningen fra Storlasten, ligesom man, da Pumpen havde Vanskelighed med at holde Vandet fra at stige inde i Rummene og man frygtede for, at Agterskibet skulde synke dybere, havde losset en Del Kul og Salt fra Agterlasten, hvorved Skibet lettedes, saaledes at der ikke længere var nogen Fare til Stede for, at det skulde synke agter, og Pumperne nu kunde holde det i samme Stilling; endvidere var forreste Maskinskod blevet afstivet, da man frygtede for, at det ikke skulde kunne holde for Trykket af Vandet. Der var udlagt Varp til begge Sider fra Agterskibet, ligesom der fra Forskibet var ført flere Staalrosser i Land.

Efter en foreløbig Undersøgelse af Skaden ved Dykker paabegyndtes Bjærgningsarbejdet straks efter „Øresunds“ Ankomst, idet en Pumpe førtes om Bord i „Ceres“ fra „Øresund“, og man begyndte at pumpe fra Lasten, samtidig med at der lossedes fra „Ceres“, og Dykker tætnede Lækagerne. Den følgende Dag slæbtes „Ceres“ fri af Land, saaledes at den laa med Trosser til Land og Damp oppe for i paakommende Tilfælde hurtigt at kunne sættes paa Land igen. Der foretoges nu en fuldstændig Dykkerundersøgelse, hvorved det konstateredes, at Forstævnen var brækket og delvis borte, hvorhos flere af Pladerne i Nærheden af Forstævnen paa begge Sider af Kølen var stærkt beskadiget, revnede og delvis borte. Agten for nævnte Skade var paa begge Sider flere Plader bulede og revnede. Slingrekølen var forskellige Steder bøjet og revnet.

Arbejdet med Tætning af Lækagerne og Losning fortsattes hver Dag, idet Pumperne holdtes gaaende, og idet en Arbejdsstyrke fra Land stadig medvirkede, ligesom ogsaa „Ceres“ Besætning var behjælpelig ved Losningen. Den 18. August afgik man til Thorshavn, hvor „Ceres“ blev besigtiget; da den befandtes i Stand til at foretage Rejsen til Kjøbenhavn, afgik den samme Dag, idet „Øresund“ fulgte paa Prajehold. Under Nedrejsen var Vejret, der under Bjærgningen i Skaale Fjord ikke havde lagt Hindringer i Vejen, til at begynde med godt, men det blæste senere op, og d. 21. var det Storm med høj Sø. Tætningen viste sig at holde, og bortset fra en mindre Maskinskade om Bord i „Ceres“, der udbedredes, medens Skibene ankrede i Aalbæk Bugt, forløb Rejsen til Kjøbenhavn, hvor man ankom Onsdag d. 22. August, uden Uheld. Efter at „Ceres“ var kommen i Dok, gik „Øresund“ tilbage til Kristianssund, hvor den ankom d. 27. August.

Ved Stævning af 10. September f. A. har Citanterne nu under Henvisning til Bjærgningskontrakten indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale en Bjærgeløn efter Rettens Skøn, idet de dog har anført, at de vilde anse 20 pCt. af de bjærgede Værdier, som der er Enighed om at ansætte til mellem 125 og 130,000 Kr., for passende, med Renter og Sagens Omkostninger. De har gjort gældende, at „Ceres“ Stilling ved Kongshavn var ret farlig, da den kun kunde holdes saaledes ved stadigt Arbejde af Pumperne, hvis Overanstængelse var en nærliggende Eventualitet, ligesom ogsaa indtrædende Storm vilde have været skæbnsvanger for „Ceres“. Dernæst har de fremhævet Bjærgningens Langvarighed, at den foregik saa langt fra deres Operationsbasis, deres positive Udgifter, som de har opgjort til c. 7,000 Kr., derunder Driftsudgifter til Dampskibet „Øresund“, hvilket Skib er ansat til en Værdi af 110,000 Kr., og ligeledes indbefattende Udgifterne til Arbejdsstyrker i Land paa Færøerne.

De Indstævnte har gjort gældende, at der ikke har været nogen Fare af Betydning for „Ceres“, der efter deres Mening stod ret sikkert i Skaale Fjord; de har derhos som Momenter, der maatte faa Indflydelse paa Bjærgelønnens Størrelse, fremhævet, at Bjærgningen i det hele taget var let, at „Ceres“ Mandskab medvirkede i ikke ubetydelig Grad, og at Bjærgningen ikke var forbunden med nogen Fare for Bjærgerne, da Vejret stadig var godt.

Under Hensyn til samtlige saaledes foreliggende Omstændigheder skønnes Bjærgelønnen at kunne bestemmes til 19,000 Kr., herunder indbefattet Godtgørelse for Sagsomkostninger, der saaledes vil være at hæve, med Renter som paastaet.

Kaptajn Peter Hansen.

Altfor tidlig har Døden bortrevet en ualmindelig sympatetisk og meget afholdt Sømand, idet Kapt. Peter Hansen, 56 Aar gammel efter kun faa Dages Sygeleje, nys afgik ved Døden paa Kommunehospitalet i Kjøbenhavn, hvorhen han var bragt for at blive underkastet en Operation.

Nekrologer lider som oftest af Enstormighed, idet man bestandig træffer paa de almindelige Udtryk som: „de sjældne Evner“ — „den store Bravhed“ og „det store Savn“, den rosende Omtale, der saa let falder En i Pennen, naar man beskæftiger sig med dem „der gik bort“.

Her er det da saa meget desto kærere at kunne vidne, at den Afdøde netop var en sjælden brav, dygtig og ligefrem Mand, udrustet fra Naturen med rige Evner og med et lyst, friskt og sundt Blik paa Livet i alle dets skiftende Forhold.

Peter Hansen stammede fra Karrebæk, og allerede tidlig fik han Skib at føre, nemlig Skonnerten „Katrine“ af Karrebæksminde.

Da Firmaet Hecksher & Søn i 1889 stiftede Dampskibsselskabet Østersøen, blev han tilbudt Førerposten i S/S. „Ella“ og førte derefter i en længere Række Aar forskellige af Firmaets andre Dampere, som S/S. „Fyen“ og „Russia“, overalt varetagende Rederiets Interesser paa bedste Maade, hvad enten det gjaldt at „navigere“ til Søes eller til Lands, hvor saa ofte Vanskeligheder og Disputer kan bilægges ved Kaptajnens Konduite. Overalt var han afholdt som faa, først og fremmest af sin Besætning og dernæst af de mange Venner i Land og af sine Foresatte.

I December Maaned 1902 søgte han Stilling i Land, og udnævntes til „Statens Tilsynsmand for Dampfartøjer“, en ingenlunde let Stilling, som han imidlertid beklædte paa fortrinlig Maade.

Kaptajn Hansen efterlader sig kun Venner.

Fragtmarkedet.

Medens Kulfragterne gennengaaende ingen Forandringer viser, ligger næsten alle de hjemgaaende Markeder noget bedre end for en Uge siden, og i flere Retninger har der fundet Stigninger Sted. I Særdeleshed gør der sig en fastere Tendens gældende fra Østen, Sortehavet og Middelhavet for prompt Lastning, idet der viser sig at være nogen Knaphed paa tidlig Tonnage, og der er al Udsigt til, at Fastheden yderligere vil udvikle sig, da

Rederne sikkert vil vide at drage fuld Fordel af Situationen. For Sukker fra Java er Raten pr. Juni steget 1/3 til 1/2 pr. Ton, og det har ikke lidt at sige for en Baad paa 6,000 Tons, hvilket er den almindelige Størrelse i denne Fart. Ogsaa Indien er fastere. Direkte har imidlertid det østlige Marked saa lidt at betyde for den danske Skibsfart, naar lige Østasiatisk Kompagnis Dampere undtages, idet Danmark jo ikke har mange Dampere paa 5/6,000 Tons, fraregnet dem, som er i fast Fart paa Amerika, og det kan være beklageligt nok, da der til Tider kan være gode Penge at tjene i Østen for store Dampere. Indirekte gør en Stigning i et betydningsfuldt Marked dog sin Gavn ved at absorbere Tonnagen fra andre Centrør og derved stimulere disse. De evropæiske Kornmarkeder ligger særdeles fast, og Beholdningerne er, efter hvad der oplyses, intet Steds særlig store, saaledes at en livlig Trafik tør forventes. De allersidste Dage er der nu endelig ogsaa kommen mere Liv i La Plata Markedet, hvilket har givet sig Udslag i højere Fragtforlangender af Rederne, og faktisk er det, at adskillige Maj Befragtninger har fundet Sted til 9 d. à 1/6 højere Rater, end der kunde faas for en Uge siden. I Buenos Aires er Strejken desværre ikke forbi, og den volder selvfølgelig en Del Ulemper. Det vigtigste Marked for den danske Skibsfart er og bliver dog Østersøen og Botten, som i Løbet af en fjorten Dages Tid vil være fuldstændig tilgængelig i hele sin Udstrækning, og saa skulde Trængslerens Tid ogsaa gerne være forbi og Pengene strømme ind i Rederiernes mere eller mindre slunkne Kasser, thi indtil nu er der vistnok ikke tjent meget, ja adskillige Dampere har sikkert kun Tab. For prompt Lastning er det imidlertid yderst smaat med Ladninger, og Raterne er meget lave; pr. Juni og senere har det derimod ingen Nød. Foruden de lave Fragter pr. prompt er der allerede Vanskeligheder paa anden Maade i Form af Strejker og Forstyrrelser, saaledes f. Eks. i Kønigsberg, Åbo og Hernösand, hvilket kun koster Tid og Penge for de Skibe, der er saa uheldige at komme op til saadanne Pladser, men forhaabentlig vil Skibene blive forsaanet for Gentagelser, baade dér og andre Steder. Ekspeditionerne spiller jo en saa enorm Rolle, og er en Dampere saa uheldig at komme ind paa et Sted, hvor Ekspeditionen er daarlig, bør det publiceres i videste Udstrækning, for at andre kan holde sig derfra eller gardere sig ved en passende Merfragt.

I Kronstadt kom de første Dampere ind d. 9. Maj, og foreløbig synes alt at gaa normalt.

Det østlige Marked er fastere helt igennem. Bombay har sluttet til 14/9 usøgt Havn (2 Lossepladser) pr. Juni og 20/ Dødvægt Basis pr. Maj, ligeledes 2 Lossepladser. Kurrachee betalte 15/6 til Antwerpen (almindelig Bombay Skala) pr. Maj. Rispladserne tager ingen Tonnage, men for Sukker fra Java er der sidst betalt 26/ à 26/3 pr. Juni/Juli til U. S. eller Evropa. For Kul fra Moji er 1,75 Dollars sidst betalte Rate til Hongkong.

Sortehavet etc. har igen fragtet ret livligt, men den ortodokse Paaske har dog hæmmet Forretningerne noget. Pr. prompt er der fra Nikolajeff, Odessa, Theodosia etc. betalt 8/6 à 8/9 til udsøgt Havn, medens der pr. Efteraaret sluttedes til 10/ à 10/3 for større Baade. For Oljekager betalte Novorossisk 13/ til én dansk Havn, 13/3 to, 13/6 tre Havne, Option Dellast Korn 1/6 mindre, Maj Lastning. Sulina er fast paa Basis af 8/9 L. H. A. R., 9/3 Hamburg pr. Maj/Juni. Donauen er stille og har sidst betalt 10/3 L. H. A. R. medens der til Rotterdam betaltes 10/6 à 10/9 Dødvægt pr. 15. Maj/15. Juni. Fra Azoff er der lidt Begær for Maj Tonnage til 10/3 „any“, 10/9 Hamburg, hvilket er 3 d. højere end forrige Uge. For Salt fra Eupatoria sluttedes en 5,000 Tons Baad pr. ultimo Maj til 12/6 Reval.

Middelhavet er betydeligt fastere, grundet paa at Sortehavet tager en Del Baade, og Befragterne har

maattet betale højere Rater. Befragtingernes Antal er dog ikke stort. For Erts betaltes 8/ Seriphos/Dunkerque, 6/ Porman/Rotterdam, 11/6 Huelva/U. S. Atlanterhavshavn, alt med „free despatch“. Et Par Dampere sluttedes med Salt fra Cadiz til Halifax, og der betaltes 6/3 for 2,900 Tons Baade, 7/3 for en 1,500 Tons Baad. For Fosfat kan faas Sfaz/Nantes eller Bordeaux 7/6 à 7/9, Bona/Bremen 7/, Memel 8/3 à 8/6. For Oljekager fra Marseille til Sverrig (3 à 4 Havne) noteres 11/6 à 12/. Ertsraterne fra Bilbao er uforandret paa Basis af 4/6 Tyne Dock, 4/9 à 4/10½ Middlesbro, 4/4½ Newport.

Nordamerika viser ingen nævneværdige Forandringer i Ugens Løb, og der sluttet ikke store Sager. For Planker fra St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst er betalt 36/ à 37/6, sidstnævnte Rate ogsaa fra Hopewell Cape. Kornfragterne er nærmest en Kende lavere; fra nordlig Havn betaltes 2/7½ Lissabon, 2/6 Vestitalien eller Sicilien. For Fosfat sluttedes en Damper til 13/6 Fernandina/Aarhus. Golfen er meget lidt aktiv. For Tømmer betales 83/9 à 88/3 til 2 Havne U. K. eller Kontinentet, og 93/9 betaltes til Genua. Paa Netto Charter noteres kun 10/6 pr. Maj. Et Par store Baade sluttedes med Kul til 4,35 Dollars fra Norfolk til Manilla.

La Plata Markedet er decideret fastere, og for Maj Lastning skal der sidst være sluttet til 12/ fra en af de nedre Havne til U. K. eller Kontinentet, medens der fra San Lorenzo Grænsen kan faas 13/ à 13/6, og der er Udsigt til, at Raterne yderligere vil stige. Fra Bahia Blanca er 12/6 sidst betalte Rate for en 6,300 Tons Baad pr. Maj/Juni.

Østersøen har ikke meget at byde paa for prompt Lastning, og Raterne er særdeles smaa, hvorimod Forholdene stiller sig en hel Del bedre pr. Juni og senere. Fra Riga, Windau eller Libau kan faas Rater som 20/ D/B. til Østkysten, Frcs. 27 Antwerpen eller Ghent, Frcs. 29 Rouen, Hfl. 16 Kappbjælker til Ghent, 6/6 Sveller til London, Frcs. 29/30 pr. Favn Props (216 Kbf.) til Dunkerque eller Calais. Fra Kronstadt eller St. Petersburg er der næsten ingen Ladning at faa pr. prompt, 20/ D/B. 1/8 Boards betaltes Kronstadt/Hull pr. Maj. De tyske Havne har heller ikke meget at byde paa. Danzig noterer 6/ for Sukker til Greenock eller Liverpool, 8/6 Sleepers til Birkenhead. Fra Memel til Dublin betaltes 7/ Sleepers. Fra Botten er de fleste Laster, som nu noteres, til lidt under Konferenceraterne. Der betaltes bl. a. 27/ D/B. Ljusne/Sharpnes (500 Stds.), 23/6 Borgå og Trångsund/London D/B. c. 180 Stds. Boards og Scantlings (680 Stds.) 21/6 Uleåborg/West Hartlepool D/B. 1/3 Boards (700 Stds.), 27/ pr. indtagen Favn Props Sydfinland (2 Pladser) til Cardiff, Barry eller Newport (1,100 Stds.), Rmk. 23 Brædder Wiborg og Kotka/Kjøbenhavn (250 Stds.).

Kulfragterne er, som sagt, omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden. Fra Burntisland, Methil, Tyne, Blyth, Wear etc. betales 4/ à 4/3 Kronstadt, 4/1½ à 4/3 Stockholm, 3/10½ Pillau, 4/ Swinemünde, 3/10½ à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/6 Königsberg, alt for Baade paa c. 2,000 Tons og derover, medens der for 1,000/1,500 Tons Baade kan faas 4/3 à 4/4½ til Danmark, 4/3 à 4/9 til Kiel, Flensborg, Rostock etc., 4/1½ à 4/4½ sydavensk Havn. I Retning af Middelhavet kan faas 7/9 à 8/ Genua, 8/ à 8/6 Bona, 8/ Barcelona, 7/6 Neapel, 6/ Cadiz, 5/3 à 5/6 Lissabon. Fra Cardiff har der sidst været sluttet til 5/ Bremerhaven, 6/ Rouen, 6/ Lissabon, 7/6 à 7/10½ Genua, Frcs. 8 Marseille, 7/10½ à 8/ Venedig, 6/ Port Said, 7/ Las Palmas eller Madeira, 14/9 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Det er kun faa Forandringer, der er at opvise siden forrige Beretning; fra Stolpmünde og Kolberg er senere sluttet for Havre til kun 4 Mark, i de sidste Dage synes det imidlertid atter lidt fastere og fra førstnævnte Plads vil antagelig kunne gennemføres 4¾ Mark. Stettin skal

være overordentlig flov, derimod synes det fra Wismar noget bedre, idet der noteres Hvede til Kolberg, Rügenwalde 3½ Mark, Danzig, Königsberg 4 Mark og for Rug 3½ Mark til Danmark, endvidere Salt til Norrkøping 3½ Mark. Fra de russiske Østersøhavne er det ligeledes smaat saa vel med Korn- som Oljekagelaster.

ab Kjøbenhavn har det heller ikke været videre godt, men ogsaa kun faa Skibe; der er sluttet Majs til Stubbekjøbing 10 Øre, Hvede til Malmø 8 Øre og Raajern til Kerteminde 13 Øre. Udsigterne er ellers ikke meget lovende.

Udskænking af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Ovennævnte Spørgsmaal er i den senere Tid bleven drøftet i „Dansk Søfartstidende“, sidst af Kaptajn N. W. Schmidt. der synes at tage meget alvorligt paa Sagen og kunde ønske at træffe energiske Foranstaltninger mod Salg af Drikkevarer i danske Dampere.

Udenforstaaende maa af Kapt. S.'s Artikel faa det Indtryk, at det staar meget daarligt til med Ædrueligheden i danske Dampere, hvilket efter min Mening slet ikke er Tilfældet. Ganske vist kunde, saa længe den fuldstændige Afholdenhed ikke er gennemført, Forholdene naturligvis altid være bedre, men de er paa den anden Side ikke af den Art, at de kræver særlige Modforanstaltninger.

Undertegnede Dampskibsfart strækker sig over et Tidsrum af omtrent 20 Aar, og om Bord i de Skibe, jeg har sejlet med indenfor den Tid, har Salg af Drikkevarer næsten altid været tilladt; jeg tænker dog nærmest paa de sidste 10 Aar, som er den Tid, hvori jeg har været Fører. I disse 10 Aar har det altid været en stiltiende Overenskomst mellem Hovmestrene og mig, at de havde Lov til at sælge Besætningen Drikkevarer, naar de sørgede for, at der blev holdt Maade, og ingen Ulemper deraf opstod. Enkelte Gange har jeg maaske maattet skride ind og standse Salget for en kort Tid — det har næsten altid været, naar jeg havde Udlændinge i Lukafet, som ikke kunde staa for den dem pludselig tilstaaede Frihed, men større Ulemper, end sige Ulykker, er der aldrig flydt deraf, og jeg er tilbøjelig til at tro, at den fri Adgang til Drikkevarer har afværget Ulemper, som vilde have opstaaet deraf, at Mandskabet, efter Reglen „Forbudet Frugt smager bedst“, naar det kom til Land, da hovedkulds vilde styrte sig ind i den første den bedste „ikke-flydende groshop“ og der tage Revanche for Sørejens tvungne Afholdenhed; jeg er i saa Henseende enig med Kapt. P. H., naar han siger, at Fordelene er større end Ulemperne.

Kapt. S. holder de udenlandske Skibe frem som Eksempel, hvor Salg af Drikkevarer ikke er tilladt, og mener det er en Plet paa Nationen, at vi er anderledes. Jeg er heller ikke deri enig med Kapt. S. Vi har alle vore nationale Ejendommeligheder, og Øllet og Snapsen er nu en af de Danske, men skulde den Afholdsbevægelse, som for Tiden gaar over Landene bortskylle denne Ejendommelighed, saa er der ingen Grund til at beklage det, men vi har lige saa lidt Grund til at skamme os overfor Udlandet over Forholdene, som de nu er. Jeg drister mig til at paastaa, at Ædrueligheden i de danske Skibe ikke er mindre god, men snarest bedre end i de bedste af Udlandets, og Kolleger vil sikkert give mig Ret, naar jeg siger, at de danske Skibe i Udlandet anses for at være dem, hvori den bedste Orden og Renlighed findes, men Orden, Renlighed og Drukkenskab gaar ikke i Spænd sammen.

Jeg er imod, at der gøres et større Nummer ud af den Sag, og jeg er i Særdeleshed imod, at Rederiforeningen indblandes deri, thi det er der ikke mindste Grund til. Den citerede Samtale, som Kapt. S. har haft med en Kollega, har ikke virket særlig overbevisende paa mig, thi selv om der i Hovmesterens Kontrakt staar, at han har Lov til at sælge Drikkevarer, saa staar der sikkert ikke, at han er stillet udenfor Kaptajnens Kontrol, og jeg er derfor stadig af den Formening, at en Skibsfører, væbnet med den Myndighed, som Søloven giver ham, i det store og hele altid vil have den Skik og Orden i sit Skib, som han selv attraar.

Jeg tror der er større og vigtigere Opgaver, hvorom Skibsførerne burde samle sig for Tiden.

Methil, d. 6. Maj 1907.

A. N. Petersen,
Fører af S/S. „Agnote“.

Ugens Havarier.

Skjold, Dampskib, kom. paa Rejsen fra England til Lemvig med Kul, paa Grund i Nissum Bredning. Skibet har Lægter-Assistance.

Kirstine, Motorkutter af Horsens, er kommet paa Grund i Eckernførde Fjord og staar haardt. Ladningen bestaar af Sild.

Nybygninger, Køb og Salg.

3-m. Skonnert „Niels Juel“, der maaler 219 Reg.-Tons og tilhører et Partrederi i Marstal, er af dette solgt til Hr. Charles Hvilsom, Kjøbenhavn, ved Hr. H. M. Sejer, Marstal. Købesum 15,000 Kr.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABRIK KANSA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibselskab. (Sluttet 14. Maj).
Adolph Andersen, Schubert, ankom til St. Petersburg 10. ds. fra Reval. — Alexandra, Rabe, ank. hertil 13. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, ankom til Sevilla 13. ds. fra Cadix. — Anglo Dane, Wiberg, afgik herfra 14. ds. Stockholm. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til St. Petersburg 11. ds. fra Reval. — Antwerpen, Madsen, afgik fra Lissabon 6. ds. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 8. ds. fra Filadelfia. — Arno, Nielsen, pass. Hanstholm 13. ds. hertil. — Axelhus, Seberg, ankom hertil 13. ds. fra Riga. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. til Pillau 12. ds. herfra. — Beira, Lunge, ank. til St. Petersburg 11. ds. fra Reval. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Licata 13. ds. til Marsala. — Christian IX, Holm, ank. hertil 13. ds. fra Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, ankom til Kjøbenhavn 15. ds. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, pass. Quessant 12. ds. til Marseille. — Douro, Mortensen, ankom hertil 11. ds. fra Søderham. — Esbjerg, Struве, ankom hertil 6. ds. fra Libau. — Frederik, Thomsen, ankom til Antwerpen 8. ds. fra Riga. — Garonne, Kromann, ankom hertil 13. ds. fra Bordeaux. — Hengest, Harder, ank. til Libau 13. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til St. Petersburg 10. ds. herfra. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 12. ds. for Harwick og Antwerpen. — Kentucky, Andresen, ankom til Petersburg 12. ds. fra Reval. — Kiew, Jørgensen, ankom til Antwerpen 8. ds. fra Dunkerque. — Kursk, Gommesen, ankom til St. Petersburg 11. ds. fra Reval. — Leopold II, Rasmussen, ank. til Antwerpen 13. ds. herfra. — Loire, Caignou, afg. fra Riga 11. ds. til Dunkerque. — Louise, Kruse, ank. til London 12. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, ankom til Stettin 9. ds. herfra. — Maja, Iversen, ankom til Hamburg 13. ds. herfra. — Moskov, Meldahl, ankom til Riga 12. ds. fra Kønigsberg. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 14. ds. fra Newcastle. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ankom til Riga 6. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. fra Havre 11. ds. hertil. — Omsk, Jonsen, ank. til Windau. 13. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 9. ds. til Kristianssand. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 13. ds. for Hull. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 9. ds. fra Libau. — Texas, Hansen, ank. til New Orleans 5. ds. herfra. — Thyra, Mikkelsen, afg. fra Skutskar 12. ds. hertil. — Tiber, Bech, ank. til St. Petersburg 11. ds. fra Reval. — Valdemar, Johnsen, ankom hertil 14. ds. fra Malmø. — Viking, Meyer, ankom til St. Petersburg 11. ds. fra Reval.

— United States, Wulff, ank. hertil 7. ds. fra New York. — Ceres, Gad, ankom til Reykjavik 11. ds. fra Leith. — Laura, Aasberg, ankom hertil 10. ds. fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, ankom til Øfjord 6. ds. fra Seydisfjord. — Tjaldur, Rothe, ank. til Thorshavn 9. ds. fra Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ankom til Stockton 13. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Bayonne 8. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til South Shields 11. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Sunderland 12. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Røfsø 10. ds. — Dan. Th. H. Petersen, ankom til Sunderland 11. ds. — Uffe, Juul Larsen, afgik fra Stettin 14. ds. — Knud II, Meyer, ankom til Bordeaux 13. ds. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 11. ds. — Ragner, Holst, afgik fra Nantes 14. ds. — Skjold, Rise, afg. fra Blyth 14. ds. — Halfdan, Hansen, afgik fra Sunderland 7. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, afgik fra Brownhead 11. ds. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til St. Nazaire 6. ds. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til Sunderland 10. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afg. fra Riga 10. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, ankom til Sundsvall 12. ds. — Vagn, Mikkelsen, afgik fra Methil 11. ds. — Ulf, Drescher, afg. fra Stettin 13. ds. — Leif, Huus, afg. fra Stettin 15. ds.

Det dansk-russiske Dampskibselskab. Russ, Rasmussen, afgik fra Norfolk 1. ds. til Rotterdam. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, afg. fra Nicolajeff 10. ds. til Bergen. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Blyth 8. ds. til Kronstadt. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Ferdinandia 26. April til St. Petersburg. — Helmer Mørch, Thorsee, afgik fra Blyth 24. April, best. til Pugwash. — Excellence Pleske, Christensen, ankom til Esbjerg 11. ds. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. fra Hull 4. ds. til St. Petersburg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Rosario 24. April til St. Vincent f. O. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Licata 10. ds. til St. Petersburg. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Hull 12. ds. til St. Petersburg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Libau 9. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Kønigsberg 30. April. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Dunkerque 8. ds. — Hamlet, Lau, ankom til Pillau 1. ds. — Helge, Olsen, ankom til Antwerpen 8. ds. — Rolf, Olsen, ankom til Grimsby 7. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, ankom til Grimsby 8. ds.

Helmdal. Helga, Olsen, ankom til Rouen 11. ds. — Martha, Christensen, ankom til Hernesand 14. ds. — Elna, Rathje, ankom til Swinemünde 14. ds. — Therese, Pedersen,

ank. til Blyth 14. ds. — Simone, Møller, ankom til Hernösand 13. ds. — Jeanne, Løffler, ankom til Hernösand 5. ds. — Vera, Riise, ankom til Roumâ 12. ds. — Daisy, Leth, afgik fra Hernösand 14. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Riga 11. ds. til Arbroath. — Nancy, Jessen, afgik fra Brømerhaven 11. ds. til Reval. — Nordsøen, Gram, ankom til Ghent 10. ds. — Nexos, Basse, ankom til Åbo 10. ds. — Nora, Pedersen, ankom til Poulshafen 10. ds. — Fylla, Christensen, ank. til Pillau 11. ds. — Napoli, Brinch, ank. til Riga 8. ds. Bodil, Larsen, afgik fra Burntisland 13. ds. til Esbjerg. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Newcastle 11. ds. — Nerma, Nielsen, ankom til Middlesbro 10. ds. — Alfa, Uldall, ank. til Wiborg 11. ds.

Uranla. Polarstjernen, Branth, afgik fra Algier 12. ds. — Ekliptika, Hemmingen, ankom til Huelva 9. ds. — Urania, Clausen, afgik fra Hamburg 14. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Rotterdam 12. ds. — Svend, Petersen, ankom til Kiel 26. April.

Nordøen. Nordland, Møller, ank. til Kaunissari 10. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Kronstadt 10. ds. — England, Andersen, ank. til Aarhus 12. ds. — Holland, Poulsen, ank. til Methil 14. ds. — Rusland, Madsen, ankom til Göteborg 11. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til Castro Urdiales 12. ds. — Ingrid, Winther, afgik fra Riga 10. ds. til Rouen. — Karen, Eriksen, afg. fra Boston 9. ds. til Kronstad.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. fra Penarth 8. ds. til Stettin. — Alexy, Lorentzen, afgik fra Hudiksvall 14. ds. til Whitehaven. — Dagny, Fischer, afg. fra Stettin 11. ds. til Sundsvall. — Mary, Clausen, ankom til Hernösand 12. ds.

Kjøbenhavn. Russia, Paulsen, afgik fra Tynen 14. ds. til Königsberg. — Livonia, Skov, afgik fra Methil 10. ds. til Kronstadt.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Helsingør 13. ds. til Tynen. — Gallia, Nielsen, ankom til Stettin 14. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Stettin 14. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Tynen 13. ds. til Kronstad.

Inga. Flandria, Sørensen, ankom til Windau 8. ds. — Carbonia, Winckler, ankom til Seaham Harbour 9. ds. — Estonia, Nielsen, ankom til Kronstad 14. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afg. fra Windau 14. ds. til London. — Selandia, Troensegaard, ank. til Ghent 12. ds. — Secalia, Jensen, ankom til Methil 10. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Hull 13. ds. Brattingsborg, Suenaon, ank. til Kbhvn. 8. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. til Stettin 10. ds. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Sunderland 11. ds. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Stettin 8. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Sydney C. B. 28. April. — Kronborg, Hveissel, ankom til Mobile 2. ds. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 14. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. til Hamburg 5. ds. — Stegelborg, Lund, afgik fra Huelva 11. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til Liverpool 7. ds. — Søborg, Fischer, ank. til Middlesbro 8. ds. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Cardiff 4. ds.

Dampskibeelskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, afgik fra Burntisland 11. ds. — Klampenborg, Jensen, ank. til Blyth 5. ds. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Newport 9. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Königsberg 13. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Pomaron 12. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til Newcastle 12. ds. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Hamburg 1. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Antwerpen 9. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. til Rouen 7. ds. — Dansborg, Kühl, afgik fra Cardiff 8. ds. — Jægersborg, Larsen, ankom til Liverpool 7. ds. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Kronstadt 15. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Riga 9. ds.

Svendborg. Sve ndborg, Møller, ankom til Seaham Harbour 14. ds. — Peter Mærsk, Børresen, ankom til Repola 15. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Dunkerque 10. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Kiel 14. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afgik fra Newcastle 11. ds.

Dampskibeelskabet Torm. Sara, Jensen, ankom til Newcastle 8. ds. — Helene, Sørensen, afgik fra Blyth 12. ds. til Aalborg. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Kiel 14. ds. til Burntisland. — Agnete, Petersen, ank. til Wismar 13. ds. — Hermia, Hansen, ank. til Seaham 9. ds. — Alice, Schultz, afgik fra Horsens 11. ds. til Methil. — Bornholm, Abrahamson, ankom til Kiel 11. ds. — Nauta, Madsen, afgik fra Middlesbrough 11. ds. til Kiel.

Det søtaatliske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. fra Shang hai 13. ds. til Yokohama. — St. Domingo, Gabe, afgik fra Suez 19. April til Hongkong. — Cathay, C. Jensen, afg. fra Antwerpen 7. ds. til Port Said. — Nikobar, Rambusch, ankom til Hamburg 3. ds. — Cambodia, Dahlenborg, ank. til Kbhvn. 12. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ankom til Galveston 11. ds. — St. Jan, Christensen, ank. til St. Thomas 12. ds. — St. Croix, van Deurs, ankom til Hamburg 11. ds.

Ærs. Erindring, Nielsen, ankom til Kbhvn. 8. ds. — Enigheden, Jensen, ankom til Trångsund 9. ds. — Helgenæs, Knudsen, ank. til Marstal 10. ds.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Harburg 13. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, afgik fra West Hartlepool 9. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Odense 14. ds. — G. Kock, Jørgensen, afg. fra Kalmar 13. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Gefle 12. ds. — Ajax, Brønsen, ank. til Memel 9. ds. — I. D. S. Adolph Fenger, afgik fra Stettin 8. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Blyth 8. ds. til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Grimsby 13. ds. til Kronstad. — Paris, Tholander, ligger i Kbhvn. — Bryssel Boeck-Hansen, afgik fra Grimsby 14. ds. til Kronstad.

Mercur. Berlin, Krogh, ankom til Kronstadt 14. ds. — Wien, Brink, pass. Kbhvn. 14. ds. — Roma, v. Thun, afg. fra Blyth 15. ds. til Kbhvn.

Holm & Wonell. Anna, Hansen, ankom til Hernösand 6. ds. — Clara, Magleby, ankom til Kbhvn. 13. ds. — Erik Poulsen, afgik fra Eckernørde 14. ds. til Burntisland. — Axel, Christensen, ankom til Kotka 14. ds. — Josey Damm, afgik fra Rotterdam 11. ds. til Penarth. — Hugo Steen, afgik fra Methil 10. ds. til Neufahrwasser. — Ulrik Holm, Bennelycke, afgik fra Methil 11. ds. til Swinemünde. — Wilb. Colding, Bjarnarson, ankom til Neufahrwasser 12. ds. — Angantyr, Holm, ankom til Stettin 14. ds. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ankom til Åbo 4. ds. — Farmatyr, Nielsen, ankom til Hernösand 12. ds. — Absalon Jensen, afg. fra Penarth 4. ds. til Kronstad.

Frem. Austa, Bagger, afgik fra Windau 9. ds. til Ghent. — Freja, Nielsen, ankom til Aarhus 12. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. til Great Yarmouth 14. ds. — Express, Madsen, ank. til Aarhus 13. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ankom til Libau 11. ds. — Tor, Hærstedt, ank. til Lysekil 14. ds. — Roma Larsson, ank. til Helsingborg 11. ds.

M. Kirschner Stanton, Jørgensen, afgik fra Oxeløund 10. ds. til Stettin. — Edison, Sørensen, ligger i Dunston.

Nykjøbing Mors Dampskibeelskab. Nykjøbing, Liehmann, afgik fra Middlesbrough 13. ds. til Waas.

Aalborg Dampskibeelskab. Else, Willadsen, afgik fra Rotterdam 13. ds. til Dunston. — Jens Bang, Kusk Jensen, ankom til Windau 10. ds. — Margrethe, Lund, afgik fra Wismar 11. ds. til Methil. — Henning, Clemmensen, afgik fra Aalborg 13. ds. til Methil.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Clausen, ankom til Boness 10. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Kronstadt 10. ds. — Tyskland, Danstrup, afgik fra Grimsby 9. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Wilhelmshafen 10. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Emilie, Nielsen, afgik fra Rio Janeiro 7. ds. til Falmouth f. O. — Ella, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 11. ds.

Svendborg. Skjold, Larsen, ankom til Kramfors 6. ds. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Eckensund 6. ds. — Galathea, Jensen, ankom til London 6. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Fowey 6. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Kristianssand 6. ds. — H. J. Jensen, Larsen, ankom til Stettin 6. ds. — Cornwall, Petersen, ankom til Helsingfors 5. ds. — Maagen, Jensen, ankom til Hudiksvall 6. ds. — Kamma, Fisker, ankom til Leith 5. ds. — Standard, Rasmussen, ankom til Gefle 8. ds. — Ellen Christine, Petersen, ankom til Pillau 9. ds. — Severine, Hansen, ankom til Swinemünde 7. ds. — Frejr, Jensen, ank. til Degerhamn 9. ds. — Lilly, Rasmussen, ankom til Fowey 8. ds. — Hertha, Hansen, ank. til London 8. ds. — Alma, Hansen, ankom til Newcastle 9. ds. — Vera, Jensen, ankom til Limhamn 9. ds. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til Selvsborg 9. ds. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Kristinestad 11. ds. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Newcastle 9. ds. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ankom til London 11. ds. — Dana, Rasmussen, ankom til Fowey 13. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Hobro 11.

Is. — Hansigne, Nielsen, ankom til Åbo 12. ds. — Confidence, Mouritzen, ankom til Danzig 13. ds. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Sundsvall 13. ds. — Neptunus, Jensen, ankom til Pillau 12. ds. — Flora, Sørensen, ankom til Abo-yetwith 12. ds. — Roma, Jensen, ankom til Norrköping 12. ds.

Æra. Spurven, Petersen, ank. til Hau 6 ds. — Nepun, Jensen, ankom til Nykjøbing F. 7. ds. — Familien, Weber, ankom til Holtenau 7. ds. — Salus, Bager, ankom til Blyth 7. ds. — Gloria, Fabricius, ankom til Halmstad 7. ds. — Hejmdal, Eriksen, passerede Rio Grande Bar 8. ds. for Kanalen i O. — Alta, Albertsen, ankom til Memel 7. ds. — Diana, Hansen, ankom til Dakar 7. ds. — Marling, Friis, ank. til Sunderland 7. ds. — Haabet, Eschen, ankom til Greenheide 8. ds. — H. H. Petersen, Christensen, ankom til Warkworth 7. ds. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom til Fowey 7. ds. — Arietia, Andersen, ankom til Tønsberg 8. ds. — Abba, Petersen, ankom til Höganäs 8. ds. — Alf, Rasmussen, ankom til Frøderikstad 8. ds. — Marie, Weber, afgik fra Marstal 8. ds. for Herneand. — Juliana, Christensen, afgik fra Marstal 8. ds. for Cadiz. — Vilhelmine, Jensen, afgik fra Marstal 8. ds. for Rügenwalde. — Vega, Hansen, afgik fra Marstal 8. ds. for Sundsvall. — J. Koføed, Andersen, passerede Dungeness 9. ds. paa Rejse fra Maracaibo til Arensburg. — Vigilant, Rasmussen, ankom til Corriden Pier 5. ds. — Peter, Olsen, ankom til Kjøbenhavn 8. ds. — Vera, Mygind, ankom til Froon 9. ds. — Theodor, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 3. ds. — Halmø, Christensen, afgik fra Kjøbenhavn 8. ds. til Kjøge. — Condor, Rasmussen, ankom til South Alloa 10. ds. — Concordia, Madsen, ankom til Kristianssand 9. ds. — Mette, Andersen, ank. til Klaksvig 9. ds. — Nauta, stærke, ankom til Carmarthen 8. ds. — Amor, Hansen, ankom til Travemünde 8. ds. — Castor, Albertsen, ankom til Kalmar 9. ds. — Merkur, Friis, ankom til Thorshavn 1. ds. — Albertine, Madsen, ankom til Hals 10. ds. — Venus, Jensen, ankom til Sunderland 10. ds. — J. A. Kronann, Christensen, ankom til Pillau 11. ds. — Th. Lohse, Boye, ankom til Halmstad 11. ds. — Rigmor, Petersen, ankom til Karlshamn 11. ds. — Anne, Jørgensen, ankom til Burgstaaken 11. ds. — Argus, Thomsen, ankom til Sønderborg 11. ds. — Phoenix, Hansen, ankom til Leith 10. ds. — Ingolf, Nymann, afgik fra Vejle 11. ds. for Marstal. — Familiens Haab, Pedersen, afgik fra Kjøbenhavn 10. ds. til Höganäs. — Esther, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 11. ds. — Karen, Albertsen, ank. til Kolberg 11. ds. — Thea, Friis, ankom til Grimsby 12. ds. — Marie, Østermann, ank. til Flensborg 11. ds. — Adele, Rasmussen, ankom til Pillau 13. ds. — Hertha, Krull, ankom til Königsberg 9. ds. — Martha, Madsen, ankom til Halmstad 12. ds. — Hermod, Dreimann, ankom til Göteborg 13. ds. — Norma, Christensen, ankom til Littlehampton 12. ds. — Caroline, Christensen, ankom til Höganäs 12. ds. — Kvik, Philipsen, afgik fra Kjøbenhavn 11. ds. til Hverring Strand. — Kathinka, Olsen, ankom til South Alloa 13. ds. — Zeus, Sørensen, ankom til Swinemünde 13. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Allé Pejlinger er anført retvælende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Limfjorden. Hals. I Indløbet til Limfjorden vil der blive foretaget Uddybning. Der kan derfor i Nærheden af Egense Fyrilinje være rejst 20 à 30 Fod høje Stager med en Visk Gang eller lignende paa Toppen.

Smaalands-Farvandet. Grønund. Harbølle-Pynt. En Galease er sunket ved Harbølle-Pynt i c. 7 Fv. Vand. Med stille Vand er Masterne c. 10 Fod over Vandet, men haard Strøm kan skære dem under Vandet.

Vraget vil blive uskadeliggjort.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Fyrskibet „Trelleborg Redd“ er ombytet med Klokketønden.

Bleking. Pukavik, Ronneby og Utlängan. Ved Pukavik, Ronneby og Utlängan er Afmærkningen nu forandret.

Kalmarsund. Yttre Stengrund. Ved Yttre Stengrund er Lystønden nu udlagt, men $\frac{1}{2}$ Kml. SØ. for den sorte og hvide Vager ved Yttre Stengrund. $56^{\circ} 9' 27''$ N. Br. $16^{\circ} 2' 2''$ Ø. Lgd.

Gotland. Visby. Ved Visby Havneindløb foretages Uddybning. Naar Maskinen ligger i Vejen for Sejladsen, viser den et rødt Flag; en sort Ballon betyder, at den ligger N. og Ø. for Farvandet, to sorte Balloner at den ligger S. og V. for Farvandet. En hvid Tønde er udlagt i Kbl. VNV. fra Fyret.

Stockholm Skærgaard. Söderarm. Tjärven. Om kort Tid udlægges til Forsøg en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2 S., c. 2 Kbl. S. t. Ø. fra Skæret Tjärven S.-Ende. $59^{\circ} 47' 16''$ N. Br. $19^{\circ} 22' 35''$ Ø. Lgd.

Ifølge Telegram af 10de Maj 1907 fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet „Sydostbroten“ atter udlagt paa Station.

Finland. Finske Bugt. Den 4de Maj 1907 er Fyrskibet „Åransgrund“ uden for Helsingfors atter udlagt.

Tyskland. Stettiner Hafl. Leitholm og Stepenitz. Leitholm N.-Fyr viser nu rødt, hvidt og grønt Lys med To-Formørkelser, Lys $3\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{1}{2}$ S. $53^{\circ} 40' 33''$ N. Br. $14^{\circ} 31' 40''$ Ø. Lgd.

Leitholm S.-Fyr er nu et rødt, hvidt og grønt Lynfy, der hver 6 S. viser To-Lyn, Lyn $\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lyn $\frac{1}{2}$ S., Mørke $3\frac{1}{2}$ S. $53^{\circ} 40' 19''$ N. Br. $14^{\circ} 32' 14''$ Ø. Lgd.

Stepenitz Baakefy viser nu hvidt Lys med To-Formørkelser, Lys $5\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{1}{2}$ S. $53^{\circ} 38' 49''$ N. Br. $14^{\circ} 35' 24''$ Ø. Lgd.

Gellen. Paa Gellen, Hiddensö S.-lige Del er til Forsøg tændt et Fyr, der viser Lys med To-Formørkelser hver 16 S., Lys 11 S., Mørke 1 S., Lys 3 S., Mørke 1 S. Flammens Højde: 32 Fod. Lyset er rødt fra S. 13° V. til S. 56° V., hvidt derfra gennem V. til N. 74° V., rødt derfra til N. 25° V., hvidt derfra gennem N. til N. 4° Ø., rødt derfra til N. 39° Ø., grønt derfra til N. 58° Ø. Rundt, graat, c. 35 Fod højt Taarn. Fyret er upaalideligt. $54^{\circ} 30' 36''$ N. Br. $13^{\circ} 4' 45''$ Ø. Lgd.

Kieler Havn. I Kieler Havn viser Lys- og Klokketønden Kiel 5 nu hvidt To-Blink hver 7 S. $54^{\circ} 24' 52''$ N. Br. $10^{\circ} 18' 10''$ Ø. Lgd.

Den sorte Lystønde Kiel 8 (torhen Kiel 7) viser hvidt Lys med To-Formørkelser hver 8 S. $54^{\circ} 21' 56''$ N. Br. $10^{\circ} 19' 49''$ Ø. Lgd.

Den sorte Spidstønde Kiel 7 er udlagt og Lystønden Kiel 7 har nu Betegnelsen Kiel 8. Lystønden Kiel 8 og de sorte Spidstønder Kiel 9 og Kiel 10 har nu henholdsvis Betegnelsen Kiel 9, Kiel 10 og Kiel 11.

I Wiker Bugt er udlagt en fjerde Række Fortøjtønder og Fortøjtønderne 18 til 30 paa Hovedfarvandets V.-Side ligger fra $54^{\circ} 21' 57''$ N. Br. $10^{\circ} 10' 16''$ Ø. Lgd. til $54^{\circ} 21' 6''$ N. Br. $10^{\circ} 10' 6''$ Ø. Lgd. En Del af Fortøjtønderne er flyttet V. efter, og flere Forandringer skal foretages.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohus Kyst. Ved Yttre Tistlarne, i Farvandet til Göteborg, uden for Marstrand, i Askeröfjord, ved Islandsberg Fyr, uden for Hunnebostrand, ved Väderöarne, ved Persgrundet og ved Kosteröarne er Afmærkningen nu forandret.

Göteborg—Marstrand. Skalkorgarne. I Sommeren 1907 borttages Sømærket paa Skalkorgarne.

Bohus Kyst. Hakefjorden. Grønlingen SV. Fra den SV. for Grønlingen liggende 5 Fods Grund strækker en Grund med 19 Fod Vand sig S. og V. ud til $58^{\circ} 1' 30''$ N. Br. $11^{\circ} 47' 20''$ Ø. Lgd.

Hunnebostrand. En 15 Fods Grund er fundet N. for Knifsholmen i Ösö Fjord i Farvandet til Hunnebostrand. $58^{\circ} 27' 18''$ N. Br. $11^{\circ} 17' 15''$ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet „Elbe III“ er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser samme Signaler.

Cuxhaven. Fra 12te Juni til 31te August 1907 afholdes Sømineøvelser ved Cuxhaven. Pladsen ligger uden for Farvandet mellem Tønde 14 og 17 og er afmærket med gule Tønder med rødt Flag samt med Minekraner, der om Natten viser to hvide Lanterner lodret for hinanden, og er spærret for al Sejlads. Ogsaa ved Kugelbake afholdes Øvelser V. for Farvandet fra 6te Juni—31te August 1907. En Minekran ligger ved Pladsen.

Ostebank. Til Brug ved Uddybning ved Ostebank er udlagt tre røde Spirtønder, henholdsvis 2 Kbl. nedenfor og 3 og 6 Kbl. ovenfor Spirtønde a/b, og to sorte Spidstønder mellem Tønde 22 og Tønden med Kors „Ost“, henholdsvis $2\frac{1}{4}$ og $4\frac{1}{2}$ Kbl. fra den første.

Weeser. Norder-Gründe. Paa Norder-Gründe er til Brug ved Opmaalning udlagt fire Spirtønder med gult og sort Flag mellem Mundingen af Elben og Weeser.

Fedderwarder Farvand. I Fedderwarder nedre Farvand er en Tjalk sunket $\frac{1}{4}$ Kbl. uden for Linjen mellem de røde Tønder C og D. En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er i 16 Fod Vand udlagt ved Vraget. $53^{\circ} 41' 3''$ N. Br. $8^{\circ} 20' 58''$ Ø. Lgd.

I Maj og Juni 1907 afholdes Sømineøvelser i Unterweeser. Pladsen ligger uden for den dybe Bønde i det Ø.-lige Farvand og begrænses mod N. af en Linje fra Tønde K over

Tønde Y, mod S. af en Linje fra Langlütjen I til Brinkmahof I. Selve Pladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og er spærret for al Sejlads. Ved Pladsen ligger en Minekran, der om Natten viser to hvide Lanterner lodret for hinanden, og flere smaa Dampere. Anvisninger skal ubetinget følges.

Fra 17de Juni til 9de August 1907 afholdes Skydeevølsler i Weser. Pladsen begrænses af Linjen Tønde 17—Fedderwarden 3 og Linjen Landbaake III—nederste Karantænetønde—Fort Langlütjen I. Fra 3 Timer før til 2 Timer efter Højvande er Skibsfarten fri, dog kan Farvandet muligvis være tuldstændig spærret den 8de og 9de August. Dampere med røde Flag ligger ude. Naar der skydes, hejses sort Flag paa Fyrtaarnene Hoheweg og Meyersledge og paa Fortet, hvorfra der skydes, rødt Flag. Den 5te, 9de, 10de og 12te Juli skydes om Natten medens det er mørkt, og Farvandet er da spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

Ostfriesische Øer. Harle. I Harle er der ved SV.-Hjørnet af Wangeroog, ved Indløbet til Wangerooger Westbalje, udlagt en lille, sort Spidstønde. $53^{\circ} 46' 23''$ N. Br. $7^{\circ} 50' 18''$ Ø. Lgd.

Fyrskibet „Aussen Jade“. Fra Fyrskibet „Aussen Jade“ gives nu Undervands Taagesignal med tre To-Slag hver 30 S., Pause mellem de to Slag 2 S., mellem hver to af de tre Grupper 4 S. Signalet gives kun i usigtbart Vejr.

Holland. Friesche Zeegat. Rif. En hvid og sort lodret stribet Stumpstønde med Ballon, mærket „Rif“ er i c. 7 Fv. Vand udlagt i Mærket Oosterburen Kirketaarn overet med Schiermonnikoog S.-lige Fyrtaarn i N. $22^{\circ} V.$, $4\frac{1}{2}$ Kml. fra Fyrtaarnet. $53^{\circ} 32' 56''$ N. Br. $6^{\circ} 6' 50''$ Ø. Lgd.

Eierland. Eierland hvide Blinkfy skal i Sommeren 1907 forandres til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 S., Lys 4 S., Mærke 1 S. Omtrent den 1ste Juni slukkes derfor det nuværende Fyr, og der tændes et midlertidigt, hvidt Lynfy, der hver 10 S. viser Fire-Lyn, hvert af 0,5 S. Varighed med 1,5 S. Mærke mellem Lynene, $4\frac{1}{2}$ S. mellem Grupperne. Flammens Højde: 95 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Det lyser Horisonten rundt, hvor det ikke skjules af Dyrerne paa Texel, Vlieland og Terschelling. $53^{\circ} 11' N.$ Br. $4^{\circ} 51\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque. Banc de Nieuport. Ved Banc de Nieuport er Lys- og Klokketønden nu udlagt.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ouessant. Fromveur. En hvid, cylindrisk Fortøjtønde er udlagt i Kbl. N. for Klippen Men Tensel i Fromveur Løb. $48^{\circ} 26' 23''$ N. Br. $5^{\circ} 1' 33''$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 17de April. $31^{\circ} 34' N.$ Br. $34^{\circ} 32' V.$ Lgd. Vraget af Bark „Pandur“ af Halmstad.

I Maj 1907 er Dampskibet „Faraday“ beskæftiget med at reparere Telegrafkabler paa omtrent $48^{\circ} 0' N.$ Br. $40^{\circ} 0' V.$ Lgd. Naar Skibet arbejder, viser det to røde Balloner og mellem dem en hvid Diamant, lodret for hinanden, og om Natten i Stedet for Toplanterne to røde Lanterner og mellem dem en hvid. Taagesignal gives med Dampfløjte med et langt Stød efterfulgt af to korte Stød, mindst hver to Minutter. Skibsførere advares om at holde klar af Skibet.

Frankrig. Raz de Sein. La Vieille. Den 15de Maj 1907 forandres den hvide, faste Lysvinkel, der i La Vieille Fyr lyser fra S. $69^{\circ}\frac{1}{4}$ Ø. til S. 62° Ø., til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5 S.

Bale de Douarnenez. Rosmeur Mole. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Rosmeur Mole er ombyttet med et grønt, iast Fyr. $48^{\circ} 5' 48'' N.$ Br. $4^{\circ} 19' 12'' V.$ Lgd.

Lorient. Pointe de Kerroch. I 1907 tændes et rødt, fast Fyr paa Pointe de Kerroch, $\frac{1}{2}$ Kml. NV. for Pointe de Talus ved det V.-lige Indløb til Lorient. Flammens Højde: 44 Fod. Synsviddens: $2\frac{1}{2}$ Kml. 28 Fod høj Fyrpæl ved et hvidt Fyrhus. $47^{\circ} 41' 58'' N.$ Br. $3^{\circ} 27' 38'' V.$ Lgd.

Gironde. Ved Indløbet til Gironde er Klokketønden Barre du Sud ombyttet med en rød, stor Spirtønde Nr. A 2, forsynet med Klokke. $45^{\circ} 30' 22'' N.$ Br. $1^{\circ} 15' 45'' V.$ Lgd.

Spanien V.-Kyst. Corcubion Bay. I Corcubion Bay er følgende hvide, faste Fyr tændte:

Carrumeiro Viejo Fyr paa en hvid, 35 Fod høj, Stenbaake paa Øen. $42^{\circ} 53' N.$ Br. $9^{\circ} 9' V.$ Lgd.

Pindo Point Fyr, paa en hvid, 45 Fod høj, Stenbaake paa Pynten 8 Kbl. Ø. fra Carrumeiro Viejo Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Pleasant Bay. Ripleys Neck Spirtønde Nr. 2 er udlagt $\frac{1}{10}$ Kml. S. $72^{\circ}\frac{1}{2}$ Ø. fra S.-Enden af Strout Island. Strout Island Ledges Spirtønde Nr. 4 er udlagt $\frac{1}{10}$ Kml. S. $43^{\circ}\frac{1}{2}$ Ø. fra S.-Enden af Strout Island, som ligger paa $44^{\circ} 30' 46'' N.$ Br. $67^{\circ} 48' 12'' V.$ Lgd.

Blue Hill Bay. Ship and Barges Ledge. Ship and Barges Klokketønde Nr. 1 mærket „S. and B.“ er udlagt ved

Ø.-Kanten af Ship and Barges Ledge, fra Bass Harbor Head Fyr i N. $86^{\circ}\frac{1}{2}$ V. og fra Orono Island Baake i N. $34^{\circ}\frac{1}{2}$ Ø.

Penobscot Bay. Stookton Harbor. Sears Island Ledge. Sears Island Ledge sorte Spirtønde Nr. 3 ved S.-Enden af Sears Island er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mærke 10 S. Den ligger fra Fort Point Fyr i S. $46^{\circ}\frac{1}{2}$ V. og fra Dice Head Fyr i N. $37^{\circ}\frac{1}{2}$ V.

Massachusetts. Nantucket Island. Nantucket Harbor. Cliff. Den 12te Maj 1907 flyttes Cliff forreste Ledefyr saa meget V. hen, at Fyrlijen gaar over Klokketønden ved Indløbet til Nantucket Harbor.

Connecticut. Long Island Sound. Fyrskibet „Cornfield Point“ er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 16. Det viser et rødt, fast Fyr fra Stormasten og et hvidt, fast Fyr fra Fokkemasten. Flammens Højde: 33 Fod og 19 Fod Taagesignal gives med Sirene, der hver 37 S. giver To-Stød Stød 3 S., Pause 1 S., Stød 3 S., Pause 30 S.

New York. New York Lower Bay. Fort Hamilton. Fort Hamilton Southwest røde Spirtønde Nr. 12 $\frac{1}{2}$, er i 18 Fod Vand udlagt fra Fort Hamilton Døks SV.-Hjørne i S. $36^{\circ} V$ og fra Fort Wadsworth Fyr i N. 86° Ø. Tønden ligger ude fra 1ste Maj til 1ste November.

Coney Island Channel. Lump. Lump Spirtønde Nr. 2 er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mærke 10 S.

New Jersey. Barnegat NØ. Vraget af Lægteren „W. D. Becker“, der var sunken 11 Kml. N. 37° Ø. fra Barnegat Fyr, er sprængt og uskadeliggjort for Skibsfarten.

North Carolina. Fyrskibet „Frying Pan Shoal“ Nr. 1 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 53. Det viser et hvidt, fast Fyr fra hver af de to Master. Flammens Højde: 37 Fod. Taagesignal gives med en 12 Tomme Damp fløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 6 S. Varighed.

South Carolina. Port Royal Sound. I Port Royal Sound er følgende Tønder inddraget: Joiners Bank sorte Stumpstønde Nr. 1, Lower Middle Ground sorte Stumpstønde Nr. 2 og Fort Shoal røde Spidstønde Nr. $4\frac{1}{2}$, i South Channel der lodret stribede Spidstønde P. R., Martins Industry Shoal Southwest End røde Spidstønde Nr. 2, Mid Channel lodret stribede Stumpstønde, Martins Industry Shoal Northwest røde Spidstønde Nr. 4, og i Skull Creek, den vandret stribede Stumpstønde Daw Island Spit.

Georgia. Savannah River. Skonnerten „Arthur C. Wade“ er sunket i 21 Fod Vand paa N.-Siden af den gravede Rende i Savannah River, 2 Kbl. N. 82° Ø. fra Enden af Værftet ved Karantæne Stationen. En Baad, der viser en rød Lanterne, er anbragt ved Vraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay Mobile Ship Channel. I Mobile Ship Channel er de røde, faste Fyr Nr. 6 og Nr. 14 A atter tændt og de midlertidige Fyr slukket.

Cuba N.-Kyst. Cay Frances. Omtrent den 30te April 1907 forandres Cay Frances hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med Formærkelser, der hver 20 S. viser tre hurtig paa hinanden følgende Formærkelser og en Formærkelse midt imellem to Grupper af Formærkelser. Flammens Højde: 37 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Det vises fra en Fyrmast med Platform ved Fyrrasserboligen. $22^{\circ} 28\frac{1}{2}' N.$ Br. $70^{\circ} 13' V.$ Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Braasilien. Abrolhos Rocks SØ. En 20 Fods Grund er rapporteret $11\frac{1}{2}$ Kml. S. 30° Ø. fra Abrolhos Rocks Fyr $18^{\circ} 8' S.$ Br. $38^{\circ} 36' V.$ Lgd. Der er tidligere rapporteret en Grund 2 Kml. Ø. for dette Sted.

Tierra del Fuego. Dynevor Sound. Braad, forårsaget af en Grund, findes 2 Kml. NV. for Child Island. $53^{\circ} 18' S.$ Br. $73^{\circ} 50\frac{1}{2}' V.$ Lgd., og en anden Grund ligger $1\frac{1}{2}$ Kml. NØ. for Child Island. $53^{\circ} 19' S.$ Br. $73^{\circ} 45\frac{1}{2}' V.$ Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cannes. I 1907 tændes et grønt, fast Fyr paa et rødt Taarn, paa den SV.-lige Top af Grunden Le Sécant Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: $3\frac{1}{2}$ Kml. Det lyser fra N. 3° Ø. gennem N., V. og S. til S. 87° Ø. $43^{\circ} 32' 46'' N.$ Br. $7^{\circ} 1' 2''$ Ø. Lgd. Naar Taarnet er færdigt, inddrages den røde Spirtønde med Kegle ved Grunden.

Sardinien Ø.-Kyst. Arbatax. Vraget, der laa $1\frac{1}{2}$ Kbl. NNV. fra Tønden uden for Arbatax Molehoved, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Østerrig-Ungarn. Golf von Triest. Bal von Muggia. I Bal von Muggia er der til Afmærkning af Havnearbejderne an

bragt forskellige Pæle og Tønder. Løbet mellem Pæl 1 og 2, Pæl 4, 5 og 7 og Tønde 8, og mellem Tønderne 9 og 10 er frit med 10 à 11 Fv. Vand.

Aigler. Ras El-Amouch og Cap Fegalo. Paa Ras El-Amouch og paa Cap Fegalo er oprettet Semator Stationer. Deres Kendingbogstaver er henholdsvis A K Y P og A K Z G.

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

Bay of Bengal Ø.-Kyst. Tenasserim Kyst. Mergui Harbour. I Mergui Harbour er den midlertidige Baake ud for Kalwin Point paa Ø.-Siden af Indløbet ombyttet med en sort Jernbaake, hvorira vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 24 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Baaken staar i 7 Fod Vand $2\frac{1}{2}$ Kml. N. 16° Ø. fra Patawtaung Pagode. $12^{\circ} 29' 20''$ N. Br. $98^{\circ} 35' 25''$ Ø. Lgd.

Den hvide, c. 100 Fod højt liggende Pagode NØ. for Byen er nu skjult af Træer, hvorfor der tæt ved den er opført en Bagbaake, der ses over Træerne, 5, Kbl. N. 48° Ø. fra Court House SØ.-Hjørne. $12^{\circ} 28' 40''$ N. Br. $98^{\circ} 36' 25''$ Ø. Lgd.

„Beacon on Tree“, der benyttedes som Forbaake, er ombyttet med en Baake, som staar 3, Kbl. N. 22° V. fra Bagbaaken. Begge Baaker er hvide med hvid Ballon over en sort og hvid Diamant. Holdt overet leder de gennem Løbet ved Indløbet til Havnen.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Malacca. Tanjong Dungun NØ. Fiskere rapportere, at en 3 Fv. Grund ligger c. 3 Kml. NØ. for Tanjong Dungun. $4^{\circ} 49' 15''$ N. Br. $103^{\circ} 29' 40''$ Ø. Lgd.

Singapore Strait. Keppel Harbour. 9 Fods Grunden i Keppel Harbour i Salat Sinki er tiltaget S. efter. En Tønde er udlagt ved Grundens N.-Kant. I Løbet S. for Grunden er der kun 8 Fod Vand.

Raffles. Raffles hvide Gruppe-Blinkfyr lyser nu Horisonten rundt, hvor det ikke skjules af Land. $1^{\circ} 10'$ N. Br. $103^{\circ} 44'$ Ø. Lgd.

Korea Ø.-Kyst. Pallada Ankerplads. Omtrent $\frac{1}{2}$ Kml. SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. fra Observation Rock er observeret Braad paa to Steder, c. 1 Kbl. fra hinanden. Observation Rock bestaar af to Klipper, henholdsvis 80 og 18 Fod høje. $40^{\circ} 14' 16''$ N. Br. $128^{\circ} 41' 25''$ Ø. Lgd.

Japan. Shimonoseki Strait. Musture Jima S. Vraget af Dampskibet „Urato Maru“ er afmærket med tre røde Tønder og med en Lægt, der viser to sorte Balloner eller to røde Lanterner lodret for hinanden.

Gulf of Tokyo. Tomioka Ankerplads. Den røde Spidstønde, som ligger $11\frac{1}{2}$ Kbl. N. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. fra Koshiha Zaki, har nu Trekant som Topbetegnelse. Spidstønden, som ligger $16\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. fra Koshiha Zaki, er nu sort og rød vandret stribet og har Trekant som Topbetegnelse. Den sorte Spidstønde, som ligger 1, Kml. N. 66° Ø. fra Koshiha Zaki, har nu Cylinder som Topbetegnelse.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Københavns, den 16. Maj 1907. — „Kong Trygves“ Forlis. — Sø- og Handelsretsdomme. — Kaptajn Peter Hansen. — Fragtmærkedet. — Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetretninger. — Efterretninger for Seilarende. — Københavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 — —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Rotten og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styrmaskiner, — Pumper etc.

Førerplads ønskes

paa en Dampers c. 200 Tons, nærmest i indenrigsk fart imod at indskyde en Kapital i Skibet. Vedkommende er 30 Aar gammel og gode anbefalinger have, sejler for Tiden som Styrmand med Dampskib. Billet, mrk.: „Førerplads Nr. 255“, indsendes til Bladets Kontor i Løbet af 14 Dage.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

En Motor eller Dampbaad

fra 40 til 50 Fod købes. Tilbud i Billet, mrk.: „Motor 2967“ til Aug. J. Wolff & Co.'s Ann.-Bur., Københavns.

Aktieselskabet

Det „Dansk-Russiske Dampskibsselskab“

afholder sin ordinære Generalforsamling Onsdag den 22. Maj førstst. Kl. $3\frac{1}{2}$ Efterm. paa Børsen (Indgang under Rampen) med saalydende

Dagsorden:

1. Beretning om Selskabets Virksomhed i 1906.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for 1906 til Decharge.
3. Valg af 2 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen udleveres mod fornøden Legitimation fra den 10. til den 20. ds. inkl. paa Aktieselskabets Kontor, Kristiansgade Nr. 2, 1. Sal (Børsen), hvor Aarsregnskabet fra den 13. ds. ligger til Eftersyn for Aktionærerne.

Kjøbenhavn, den 7. Maj 1907.

Bestyrelsen.

Til Salg.

Fiskekutter „Løven“ af Læssø, c. 21 Tons Brutto, nedmaalt til 6 Tons Netto, 6 Hestes Motor og Jolle med Motor samt vel udhalet med Vaad og Touge til Rødspøttefiskeri, fuldstændig klar til Brug, er meget billig til Salg ved Henvendelse til **Chr. Sander, Vestersø, Læssø.**

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Maj 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selek.....	97 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	97	97 ¹ / ₄
Danmark.....		72 ¹ / ₄	74
Norden.....	97 ³ / ₄ — 98	97 ¹ / ₂	97 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		75	75 ¹ / ₄
Carl.....		98 ¹ / ₂	94
Dannebrog.....	90 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Skjold.....		71 ¹ / ₄	71 ³ / ₄
Urania.....	55 ³ / ₄	55 ¹ / ₂	56 ¹ / ₂
Union.....		75 ¹ / ₂	77
Dampsk. af 1896.....	90	89 ³ / ₄	90 ¹ / ₂
Højmdal.....		105	105 ¹ / ₂
Østasiatiske.....	135 ³ / ₄ — 136	135 ¹ / ₄	136
Østersøen.....		80	85
Nordøen.....		31 ¹ / ₂	33
Gorm.....		94 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Torm.....		70	77
Inga.....		75	80
Cimbria.....		78 ¹ / ₂	95
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		31	33
Foren. Bugser-Selsk.....		62	66
Dansk-russisk Dampsk.....	112 ¹ / ₂ — 113	111 ¹ / ₂	112
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	100 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie..	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
4 % — — 1. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		88 ³ / ₄	85 ³ / ₄
4 % — — 7. — ..	92 ³ / ₄	92 ³ / ₄	93
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	93 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	148 ³ / ₄ — 149	149	149 ¹ / ₄
Privatbank.....	122 ¹ / ₂ — ³ / ₄	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Landmandsbank.....	190 ³ / ₄	130 ¹ / ₂	130 ³ / ₄
Handelsbank.....	136	136 ¹ / ₄	136 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	115 ³ / ₄	115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	96	95 ³ / ₄	96
Helsingørs Jærnsk.....	98	97 ³ / ₄	98 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	189 ¹ / ₂ — ³ / ₄	189 ¹ / ₄	189 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	146 ¹ / ₂ — ³ / ₄	146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄

Vekselkurs d. 14. Maj 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.35	—
Wien.....	75.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Maj 1907.

Russiske Noter.....	214.45
4 % Russiske Consols.....	75.40
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	68.60
5 % Mexikanske 1899.....	100.50
5 % Rumænske Stats.....	100.10
4 % — — 1890.....	90.90

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

„Foren. Dampsk.“ 54,000, „Ny foren. Dampsk.“ 26,000, „Norden“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Skjold“ 4,000, „Kbhvn.“ 4,000, „Urania“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Østas. Komp.“ 120,000, „Helsingør Dampsk.“ 4,800, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 24,000, „Nordøen“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tldeglass. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealet
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl**

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.



Emaljen
paalægges varm — ¹/₁₀ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibe, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærbeden af Kølme etc.
Solutionen
paalægges kold ligeaften Farve.
Meget økonomisk for Lasterom, Bookers o. Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn.
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

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.)

De private Assurandører lim i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige saak-
Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

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

BÖCKMANN & NIELSEN Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bauværkshavnen ved Langebro.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres
Prislister sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 6698. Telef. 6698.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28167

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.

Varene bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

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. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverli forening

Har åran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frøderikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsekspedition og
Speditionforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“

Hans Smith,

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa

ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibssagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priacr.

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østerøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

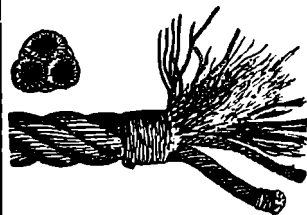
Prøv engang ufortødet 18 Kr
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser



(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestående af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varligere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22^o.

Telegram-Adresse:
Copenzure

Telefon-Nr.
42

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træfes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Til sætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i Indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15

Telefon 4830

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreakvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Maj 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Løsehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerop
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1431. Sekretariatet H 1638.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Røge- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbetales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

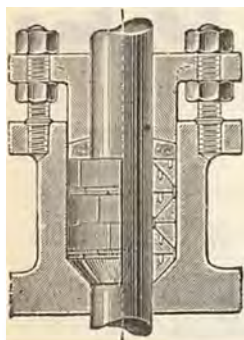
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 31.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1080 & 3442.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: »Yard«. Telf. Nr. 53.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: »Pakning«

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertruftne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Mørling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Til Salg.

Fiskekutter »Løven« af Læssø, c. 21 Tons Brutto, ned-
maalt til 6 Tons Netto, 6 Hestes Motor og Jolle med Motor
samt vel udhalet med Vaad og Touge til Rødspættefiskeri,
fuldstændig klar til Brug, er meget billig til Salg ved Høn-
vendelse til **Chr. Sander, Vestersø, Læssø.**

Janus Andersen Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejldug, Manilla og
Hampetovværk.

Nyhavnagade 6. Aalborg.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50

Videreførehandlere Rabat.

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eff., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Herr. Restauratør.

De bedste Varer her paa Pladsen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 8—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhæd Martin Niessen

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamplovværk.
Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: »Bjørch-Jensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

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

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Sluttet.)

Repræsentationen rettede i Aaret 1900 en Henvendelse til Udenrigsministeriet i Anledning af den Fortolkning, Bestemmelserne i »Merchant Shipping Act« 1894 om Fradrag af Mandskabets Opholdsrum ved Bestemmelsen af et Skibs Tonnage var bleven Genstand for ved en engelsk Retskendelse. De nærmere Omstændigheder ved Sagen var i Følge Repræsentationens Aarsberetning for nævnte Aar følgende:

»Efterat der i September Maaned 1899 havde fundet en Kollision Sted ud for Kap St. Vincent mellem det danske Dampskib »Cathay« og det engelske Dampskib »Clan Mc. Gregor«, paakendtes den derved opstaaede Retssag af »Admiralty Court« i London, hvis Dom gik ud paa, at begge Skibe var skyldige i Kollisionen, og at hvert af dem derfor efter engelsk Ret skulde bære Halvdelen af den samlede Skade. Denne Halvdel overskred den Grænse for et Rederis Ansvarlighed, som »Merchant Shipping Act« 1894 fastsætter, nemlig 8 Lst. pr. Ton, naar, som i dette Tilfælde, intet Menneskeliv er gaaet tabt. »Cathay« gjorde derfor Paastand paa en Nedsættelse af det Beløb, Skibet efter Dommen skulde tilsvare. I denne Anledning paabegyndtes en ny Proces, der afsluttedes ved Dom af 11. Maj f. Aar. I Henhold til Bestemmelsen i »Merchant Shipping Act« 1894 § 503 om den Tonnage, af hvilken de anførte 8 Lst. skal beregnes, paastod »Cathay« under denne Proces sin Tonnage bestemt saaledes, at der fra Brutto Tonnagen (4,112.37) fradroges Folkerum (106.53), saaledes at denne Tonnage, af hvilken det ovennævnte Beløb skal svares, bliver 4,005.84. I Retten fremlagdes »Cathays« danske Skibsmaalings-Certifikat og desuden et Maalebrev, udstedt af »Board of Trades« Surveyor i Leith, hvor »Cathay« var bygget, og et ligeledes af en af »Board of Trades« Surveyors udstedt Suez Kanal Certifikat, der begge indeholdt de ovennævnte Angivelser af Tonnage og Folkerum. Skønt der mellem England og Danmark bestaar en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de i de to Lande udstedte officielle Skibsmaalings-Certifikater, og skønt de danske Certifikater ved en »Order in Council« af 21. November 1895 udtrykkelig er anerkendt som fyldestgørende de engelske Loves Forskrifter, blev »Cathay« dog kendt uberettiget til at fradrage Folkerum og altsaa tilpligtet at betale 8 Lst. pr. Ton af den hele Brutto Tonnage eller c. 850 Lst. mere, end hvis Skibet havde været engelsk. Dommen fortolker »Merchant Shipping Act« 1894 derhen, at Mandskabets Opholdsrum kun kan fradrages, naar visse nærmere Regler for deres Undersøgelse er indtaget, og den fastslaar, at fremmede Skibe ikke kan komme ind under disse Regler, saaledes at Brutto-Tonnagen altid vil blive Maalestokken for deres Ansvarlighed, medens engelske Skibe kan fradrage Folkerummene. Dommen antyder endog, at efter »Merchant Shipping Act« skulde fremmede Skibe egentlig betale Skibsafgifter i England af Brutto Tonnagen.

Det har vistnok ikke været den engelske Lovgivningsmagts Hensigt at etablere en saadan Forskel mellem engelske og fremmede Skibe, men i Praksis vil denne Dom staa som den rette Fortolkning af »Merchant Shipping Act« 1894 paa dette Punkt, indtil den enten omstødes af en højere Instans, eller Lovens Bestemmelser tydeliggøres. Da »Cathays« Sag, efter hvad der er oplyst for Repræsentationen, ikke vil blive appelleret paa Grund af de store Omkostninger, dens Kollision med »Clan Mc. Gregor« allerede har foranlediget, indgik Repræsentationen d. 15. November 1900 til Udenrigsministeriet med Anmodning om, at det ad diplomatisk Vej vil søge at formaa den engelske Regering til ved en Tillægsbestemmelse til »Merchant Shipping Act 1894« at umuliggøre den Ubillighed

imod andre Nationers Skibe, som den har omhandlede Dom, sikkert imod Lovens Hensigt og Aand, foreløbig har slaaet fust.«

Udenrigsministeriet har derefter i afvigte Aar meddelt Repræsentationen følgende:

»Efter forud truffen Aftale med Udenrigsdepartementet i Stockholm om dettes Understøttelse instrueredes den Kgl. Gesandt i London i Januar 1901 om at udtale for den britiske Udenrigsminister den danske Regerings Beklagelse af det ved Dommen statuerede, ubillige Resultat, og dens Ønske om, at Merchant Shipping Act maatte blive saaledes ændret, at udenlandske Skibe med Hensyn til Begrænsning af Ansvar i Kollisionstilfælde stilles paa lige Fod med britiske. Herpaa svarede Foreign Office den 10. Februar 1902, at et dertil sigtende Lovforslag var bleven forelagt Parlamentet i forrige Session, men at der ikke havde været Tid til at behandle det. Senere har den danske Regering Gang efter Gang mindet om Sagen og stadig modtaget det Svar, at man ikke havde tabt Spørgsmaalet af Sigte og ved passende Lejlighed atter skulde bringe det frem for Parlamentet.

Endelig er dette sket, idet Præsidenten for Board of Trade under Forhandlingerne i Udvalget, der behandler Forslaget til »the Merchant Shipping Amendment Act«, har stillet følgende Ændringsforslag:

»After Clause 31 (Deduction of spaces used for storage & c. & c.) insert the following clause:

Subsection 1 of section 84 of the principal act shall be read as if the following words were added thereto, namely: and any space shown by the certificate of registry or other national papers of any such ship as deducted from tonnage on account of being occupied by seamen or apprentices, and appropriated to their use, shall be deemed to have been certified under this Act and to comply with the provision of this Act which apply to such a space in the case of British ships unless a surveyor of ships certifies to the Board of Trade that the construction and the equipment of the Ship as respects that space do not come up to the standard required under this act in the case of a British ship, and if any question arises whether the construction and the equipment of the ship so come up to the required standard a surveyor of ships may inspect the ship for purpose of determining whether such a certificate should be given by him or not.«

Med dette Ændringsforslag, hvis Vedtagelse ikke anses underkastet nogen Tvivl, mener Board of Trade at have imødekommet den danske Regerings Klagemaal i Anledning af Dommen i Cathay Sagen.

Saa vidt Udenrigsministeriet skønner, maa dette ogsaa siges at være Tilfældet, idet der ved Ændringsforslagets Vedtagelse synes at tilvejebringes fuld Ligestilling mellem danske og britiske Skibe med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal, ihvorvel den danske Maaling af de paagældende Skibsrum ikke ubetinget kan fordres respekteret.«

Udenrigsministeriet ønskede dog en Udtalelse fra Repræsentationen om det af Præsidenten for Board of Trade fremsatte Ændringsforslag, ved hvilket den danske Regerings Klagemaal mentes at være imødekommet.

Repræsentationen har i denne Anledning rettet en Tak til Ministeriet for dets Initiativ i denne Sag og udtalt sin Paaskønnelse af det Resultat af Forhandlingerne med den britiske Regering, som Ændringsforslagets Vedtagelse vil betegne. Selv om danske Skibes Maaling i de omhandlede Tilfælde ikke kan fordres absolut respekteret, vil Ændringsforslaget dog tydeliggøre den Bestemmelse i »the Merchant Shipping Act«, der ved Dommen i

»Cathay-Clan Mc. Gregor« Sagen blev fortolket paa en overfor andre Nationers Skibe saa ubillig Maade. Repræsentationen tør gaa ud fra, at Hensigten i det væsentlige vil være naaet ved Vedtagelsen af det omtalte Ændringsforslag.

I den nu vedtagne »Merchant Shipping Acts Amendment« er Ændringsforslaget optaget.

I Anledning af det af den engelske Regering Parlamentet forelagte Forslag til et Tillæg til »The Merchant Shipping Act«, — hvilket Forslag blandt andet indeholder Bestemmelser om at gøre de britiske Regler om Lastelinje anvendelige paa fremmede Skibe og at bringe de britiske Regler om Passager- og Emigrantskibe til Anvendelse paa fremmede Skibe af samme Art — har Repræsentationen modtaget en Henvendelse fra Dansk Dampskibsrederiforening, i hvilken det betegnes som et Overgreb fra den engelske Regerings Side at ville påtvinge fremmede Nationers Skibe de for engelske Skibe i England gældende Tilsynsregler, uden at engelske Skibe samtidig underkastes de paa ikke engelske Pladser gældende Regler. Foreningen gjorde derhos opmærksom paa, at Danmark for kort Tid siden har indført et betydeligt skærpet Tilsyn med Skibes Sødygtighed og truffet Forholdsregler med Hensyn til Mandskabets Sikkerhed, og den henstillede derfor til Repræsentationen, gennem Udenrigsministeriet eller paa anden Maade at søge undgaet eller i al Fald i væsentlig Grad formindsket de Vanskeligheder og Byrder, som de engelske Forslags Gennemførelse vil påføre danske Skibe.

Dette foranledigede Repræsentationen til at rette en Henvendelse*) til nævnte Ministerium i den af Dampskibsrederiforeningen ønskede Retning.

Den engelske Regerings Forslag blev gennemført i afvigte Parlamentssession, dog med den Ændring, at Bestemmelserne om Ladelinjen ikke, som i det oprindelige Forslag, skal finde Anvendelse paa fremmede Skibe, medens de er i eller paa Rejse med en Ladning til en Havn i de forenede Kongeriger, men kun i førstnævnte Tilfælde, altsaa naar de er indenfor Omraadet af en Havn i de forenede Kongeriger. Udenrigsministeriet har, efterat Lovforslaget i den ændrede Form var vedtaget i det engelske Underhus, tilskrevet Repræsentationen, at der var en ikke ubetydelig Modstand mod den ved Ændringsforslaget angivne Begrænsning, men den fordredes af den engelske Regering af Hensyn til de Vanskeligheder og Modtræk fra fremmede Regeringers Side, som den videre gaende, oprindelig foreslaaede Bestemmelse kunde fremkalde.

Et af »Kommissionen for Omordning af Udenrigsministeriet og Danmarks Repræsentation i Udlandet« nedsat Udvalg har i en Skrivelse til Repræsentationen gjort denne bekendt med de Forhandlinger, der har fundet Sted indenfor Udvalget om Løsningen af den Kommissionen stillede Opgave: at anvisе en praktisk Form for et nærmere Samarbejde mellem Udenrigsministeriet og Repræsentanter for Handel, Industri og Skibsfart, eventuelt gennem et særligt Raad, hos hvilket Udenrigsministeriet kunde søge sagkyndig Bistand i Spørgsmaal vedrørende disse Næringsveje, hvorhos Udvalget har henstillet til Repræsentationen at tage denne Sag under Overvejelse.

Repræsentationen har i sin Erklæring over denne Sag udtalt, at den meget paaskønner det Initiativ, der ved Kommissionens Nedsættelse er taget fra Udenrigsministerens Side i den Hensigt at træde i nærmere Forbindelse med Repræsentanter for forskellige Næringsveje, deriblandt Skibsfarten, og at det forekommer den, at Oprettelsen af et Raad som det paatænkte er en Løsning, der i hvert Fald som midlertidig Foranstaltning har Be-

tingelser for at kunne virke tilfredsstillende. Repræsentationen har lagt særlig Vægt paa, at det ved den foreslaaede Ordning ikke tilsigtes at gøre noget Indgreb i de bestaaende Organisationers og saaledes heller ikke i Repræsentationens Kompetence, og den anser det for rimeligt, at Raadet ved forskellige Sagers Behandling vil kunne faa Betydning som Mellemlid mellem Ministeriet og de paagældende Organisationer. Det er selvfølgelig vanskeligt paa Forhaand at danne sig nogen bestemt Mening om, hvorledes og i hvilket Omfang et Raad som det paatænkte vil virke, men det forekommer Repræsentationen, at der i hvert Fald gennem det vil kunne indvindes en Erfaring, der kan danne Grundlaget for ny og bedre Former for Samarbejdet mellem Ministeriet og Næringsvejenes Organisationer. Repræsentationen har derfor kunnet tiltræde en af Udvalget nærmere angiven Ordning og erklæret sig rede til at yde sin Bistand til Sagens Gennemførelse ved eventuelt at udpege to Delegerede til at indtræde i Udenrigsministeriets Raad for Nærings-sager.

Repræsentationen har nedsat et Udvalg til at søge oprettet en Skole for Skibskokke i Kjøbenhavn.

Udvalgets Arbejde var ved Beretningens Afgivelse endnu ikke sluttet.

Paa Foranledning af Dansk Dampskibsrederiforening har et Udvalg indenfor Repræsentationen, tiltraadt af to Repræsentanter for nævnte Forening, udarbejdet Forslag til ændrede Vedtægter for Repræsentationen.

Kjøbenhavn, d. 23. Maj 1907.

Begrebet »Skibsmandskab«. Udenrigsministeriet har meddelt Fællesrepræsentationen følgende:

»I Anledning af, at en Fører af et Passagerdampskib for det danske Konsulat i New York havde anmeldt, at en med hans Skib forhyret Kahytjomfru og en Mellemdæksjomfru var rømt under Skibets Ophold i nævnte Havn, og samtidig havde begæret de paagældende »straffede efter Loven«, anmodede Udenrigsministeriet Justitsministeriet om en Udtalelse om, hvorvidt et Kontraktbrud som det nævnte kunde ligestilles med Rømning af egentligt Skibsmandskab og derefter paa Begæring medføre offentlig Retsforfølgning.

Under 7. November f. A. har derefter Justitsministeriet meddelt Udenrigsministeriet, at det efter de paagældende Personers Stilling om Bord paa Skibet ikke kan anse dem for henhørende til det egentlige Skibsmandskab — jfr. Sølovens § 108 — og derfor heller ikke kan anse det af dem begaaede Brud paa deres Forpligtelser som et Forhold, der kan medføre offentlig Tiltale for Rømning, jfr. Højesteretsdom af 27. April 1905. Justitsministeriet tilføjer, at det efter dets Formening forholder sig paa samme Maade med Hensyn til Hovmestre, Koksmater, Kelnere, Opvaskere, Pantry-mænd og Buffetjomfruer, der — uden at deres Handlemaade falder ind under Lovgivningens Bestemmelser om svingagtigt Forhold — forlader vedkommende Skib uden Tilladelse.«

Forholdene i Havre. Det hænder af og til, at Redere, som er ukendt med Forholdene i Havre, adresserer deres Skibe for Indklæring med andre Forretninger til et Handelsfirma der paa Pladsen, som ofte giver sig Navn af Agent maritime. Da et saadant Firma efter Landets Love ikke er berettiget til at indklære Skibet eller assistere Kaptajnen ved Afreggelse af Søforklaring paa Tribunalet og Toldboden, ser denne sig, naar han ikke er det franske Sprog mægtig og paa anden Maade i Stand til at opfylde de foreskrevne For-

*) Den paagældende Skrivelse fandtes gengivet i »Dansk Søfartstidende« Nr. 20 af 17. Maj 1906.

maliteter paa nævnte Steder, tvungen til ogsaa at antage en af Pladsens af Staten fast ansatte, edsvorne Mæglere, hvilken, enten Skibet allerede har antaget en Agent eller ej, er berettiget til at oppebære fuldt Gebyr efter Tarif. Følgen deraf bliver, at Skibet betaler et saadant paa to Steder og tilmeld udsættes for at komme i Hænderne paa Folk uden tilstrækkelig Erfaring eller Kompetence. Til Oplysning for Redere tjener, at de fast ansatte Skibsmæglere bør foretage alle Skibets Forretninger, deri beregnet Udlevering af Ladningen til Modtagerne, Indkassering af Fragten samt Assistance i Havarisager og Processer. Da Handelsforretninger er forbudt Mæglerne, kan de dog ikke paatage sig Salg og Køb af Varer.

Tysk Søreretssag. Ved Søretten i Warnemünde behandlede d. 14. ds. den danske Færge „Prins Christians“ Kollision med det vestlige Molehoved af Færgelejet i Warnemünde.

Den 20. Januar kom Skruefærgeren „Prins Christian“, der føres af Kaptajn R. Andersen, fra Gedser medførende seks fyldte og seks tomme Jærnbanevogne men ingen Passagerer. Da den naaede Reden i Warnemünde, blev den vendt og styrede ind efter Havnen med Agterenden forrest. En ualmindelig stærk indadgaende Strøm med en Hastighed af seks Knob tog tæt uden for Havnen Styreevnen fra Færgeren. Da Kaptajnen bemærkede dette, lod han begge Maskinerne gaa fuld Kraft fremad, men i den korte Afstand fra Færgelejet virkede denne Manøvre ikke, saa Færgeren traf Færgelejet med sin Bagbords Side.

Selve Færgeren fik kun ret uvæsentlige Skrammer, hvorimod Færgelejet tog nogen Skade.

I Dommen hævdes det, at Skylden for Sammenstødet ikke paahviler Skibets Fører, men derimod maa søges i den stærkt indadgaende Strøm; tillige fremhæves det ønskelige i, at der af Hensyn til Færgefarten blev oprettet Strømsignaler, der kunde angive Strømmens Retning og Styrke.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har intet Steds bragt store Forandringer, og naar undtages Nordamerika, som stadig indtager en meget passiv Holdning, har der gennemgaaende været fragtet nogenlunde livligt. La Plata Markedet er stille men fast, og fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betales 15/ O. C. pr. Maj, hvilket er en Stigning af 1/ i Ugens Løb. Udfragterne er en Kende lavere paa Basis af 14/6 for Kul fra Cardiff. Fra Sortehavet, Azoff etc. er Raterne hævdede, men Begæret er aftaget noget, grundet paa mindre Tilførsel fra det Indre. I Sulina udbrød der Strejke blandt Havnearbejderne, men den varede heldigvis kun et Par Dage. Ogsaa i Rouen har der været Vanskeligheder, som vistnok ikke er helt bilagt endnu. I det hele taget gaar der næsten ikke en Dag, uden at man hører om Arbejdervanskeligheder, snart her og snart der, saa at en Reder

ofte næsten ikke, selv med sin bedste Vilje, kan gardere sig. Det østlige Marked er fast og til Dels en Ubetrydelighed højere; f. Eks. betales 26/6 for Sukker fra Java til U. S. eller Evropa pr. Juni, og Bombay betalte 17/ udsøgt Havn pr. Maj. Middelhavet har igen fragtet livligt, og navnlig for Erts er Fragterne lidt bedre. Kulfragterne ned til Middelhavet er faste for „handy“ Tonnage, men store Dampere er ikke lette at placere. Ad Østersøen til er Kulfragterne uforandrede, men der ventes snart at ville blive flere Ordre. Det samme gælder om Returfragterne, og en Bedring i disse kan sandelig ogsaa haardt tiltrænges. Navnlig fra Petersborg og Kronstadt synes der at komme en Del Træ frem, men med Kornvarer er det meget smaat, ogsaa fra de andre russiske og fra de tyske Østersøpladser. Der har været noget Begær i den sidste Tid for Kullaster fra Østkysten til nære kontinentale Havne, særlig Rotterdam, hvortil der betales 3/9 à 4/, alt efter Størrelse og Position.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fragtmarkedet for Sejlere er næsten lige uforandret fra den ene Uge til den anden; Kornforretningen er overordentlig flov, og de faa Ladninger, som kommer i Markedet, bliver bortsluttet til 4 Mark for Havre og 3 Mark for svært Korn. Fra Barth afskibes atter Sukker til Kjøbenhavn, nu til kun 3³/₄ Mark. Trælastmarkedet gaar sin sædvanlige Gang; Forretningen i Aar er imidlertid ikke saa stor som forrige Aar.

ab Kønigsberg noteres vedblivende Oljekager til dansk eller sydsvensk Havn til 4 Mark samt Sveller til Colberg 30 à 31 Pf. pr. Stk.

ab Stettin er det uforandret flovt, der udbydes en Del Saltlaster til Åbo, Wasa 5 Mark, Norrkøping 4 Mark, Helsingfors Briketter 4 Mark, Kønigsberg Cement 55 à 60 Pf.

ab Kjøbenhavn har der ikke været ret meget at gøre, det gaar i Aar som tidligere Aar med Majs, at den er varm og kan ikke afskibes; nogle Skibe blev dog placeret, saaledes til Præstø, Stege 10 Øre, endvidere blev sluttet for Oljekager til Mullerup 13 Øre og til Stettin gammelt Jærn 2³/₄ à 3 Mark.

ab de svenske Sundhavne udbydes mange Ladninger Lervarer til saa godt som alle Pladser i Østersøen, bl. a. til Stettin 3¹/₄ Mark, Dauzig 3¹/₂ à 4 Mark, Kønigsberg 3¹/₄ à 3¹/₂ Mark, Riga 4¹/₂ Mark, Uleåborg, Brahestad 5¹/₂ Mark; Tørnen er vel ikke saa helt lille, i Landskrona menes c. 8 Dage.

ab forskellige norske Pladser søges flere Skibe for Feldspat særlig til Stettin 5 à 5¹/₄ Mark, endvidere Gade- og Kantsten fra Frederikshalds Distrikt 5 à 5¹/₄ Mark, samt en enkelt Ladning Carbide 7 Mark, alt til Stettin, fremdeles forskellige Ladninger Bjælker, Props etc. til England til uforandrede Rater.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I Bladets Nr. 19 udtaler Kapt. P. H., at jeg (se Nr. 17) har anført den gamle Historie, om at en engelsk Skibsfører en Gang har kaldt en dansk Dampers for „a floating grogshop“. Dersom Kapt. P. H. vil læse mit Indlæg igennem med Eftertanke, saa vil han finde, at jeg ikke har skrevet som af ham citeret; men derimod, at jeg synes det er en Skam for Nationen, at der for fremmede skal være Grund til at kalde danske Skibe „grogshops“. At Kapt. P. H. ikke finder slige Benævnelser for danske Skibe nedsættende, men snarere det modsatte, kan jeg kun meget beklage.

I Henhold til ovenstaaende vil jeg anføre, ikke en gammel Historie, men en Begivenhed, der hændte for ikke lang Tid siden. Da jeg i Vinter paa en Middelhavsrejse kom i Havn og i Forbindelse med min Mægler, meddelte denne mig, at der i Havnen for kort Tid siden havde været (jeg vil benytte Mæglerens egne Ord) „one of your countrymen steamers, one of those, loaded with liquor. I don't want to hurt your feelings by giving those boats the name they deserve to have“. Mægleren samt en anden Udlænding, der er Sekretær paa det Konsulat, som i nedenstaaende Sag maatte tage Affære, fortalte mig følgende (alle Navne udelader jeg selvfølgelig, men paa visse Betingelser staar de til Tjeneste for Kapt. P. H.): I Havnen laa en dansk Damp, hvorpaa Udsalg af Drikkevarer fandt Sted. Denne Dampers Besætning fik nu Besøg af Besætningen paa en anden, ikke dansk Baad. Den danske Besætning, som var Værter og havde „Forfriskningerne“ om Bord til Købs, plejede „Selskabeligheden“ i den Grad, at flere af Officererne saa vel som de mere underordnede fra den fremmede Damp blev mer eller mindre berusede, og da Skibet skulde forhalet til Ladeplads, kunde dette ikke ske, fordi Besætningen paa Grund af Beruselse enten ikke kunde eller ikke vilde arbejde. Første Styrmand var blevet helt desperat og vilde med Vold og Magt dræbe sin Kaptajn, der maatte trække sig tilbage til sin Kahyt, hvorhen Styrmanden bevæbnet med Kniv fulgte ham og tilsidst brækkede Døren i Stykker; han svor højt og helligt paa, at Kaptajnen skulde dø. Igennem et Køjte havde denne imidlertid sat sig i Rapport til sit Lands Konsul, der saa ved Hjælp af Politiet lod Styrmanden arrestere. Følgen blev: Lange Forhør, Bryderier og Tidsspilde, som resulterede i, at den fremmede Styrmand blev efterladt paa Pladsen, og Skibet maatte sejle hjem uden Styrmand.

Naar man faar Meddelelse om slige Affærer, tilsat med en Del nedsættende Bemærkninger om de flydende danske Beværgninger, saa skal jeg ikke nægte, at det paa Nationens Vegne berører mig smerteligt, og jeg har Beviser for, at jeg har mange Meningsfæller.

Jeg vil derfor, som i Bladet Nr. 17 gentage min Opfordring til samtlige mine Kolleger, der endnu ikke har tilskrevet mig, om de er „for“ eller „imod“ Spirituosaudsalg om Bord, da at gøre det. Bliwer der Stemmerhed „for“ Udsalget, da har Kapt. P. H. vel Ret i, at vi Ældre ikke kan følge med Udviklingen i det „Nye“, og jeg skal stikke Sværdet i Balgen og erklære mig for overvundet. I modsat Fald maa Kapt. P. H. indrømme, at vi Ældres Mening om ovenstaaende Sag endnu ikke er antik, og skulde min ærede Kollega og Modstander vedblivende have Lyst til i nærværende Blads Spalter at krydse Klinge med mig for Sagens Skyld, da venter jeg, at han paa Riddervis slaar Visiret op og kaster Anonymitetens Maske.

Stockton, d. 16. Maj 1907.

N. W. Schmidt,
Fører af S/S. „Frode“.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibaproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

VIKING MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STENP. FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 21. Maj).
Adolph Andersen, Schubert, ankom til St. Petersburg 10. ds. fra Reval. — Alexandra, Rabe, ank. til Kristiania 21. ds. herfra. — Algarve, Borries, afg. fra Lissabon 18. ds. hertil. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Stockholm 16. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Reval 20. ds. fra St. Petersburg. — Antwerpen, Madsen, afgik herfra 19. ds. til St. Petersburg. — Arkansas, Petersen, ank. til Aalborg 20. ds. herfra. — Arno, Nielsen, afgik herfra 18. ds. til Reval. — Axelhus, Søberg, ank. hertil 20. ds. fra Riga. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. hertil 20. ds. fra Königsberg. — Beira, Lunge, ankom til Harnäs 19. ds. fra St. Petersburg. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Messina 17. ds. til Lissabon. — Christian IX, Holm, ank. til London 19. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 15. ds. fra Kristiania. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, pass. Gibraltar 18. ds. til Marseille. — Douro, Mortensen, dokker i Helsingør. — Esbjerg, Strufve, ankom hertil 20. ds. fra Libau. — Frederik, Thomsen, pass. Holtenau 20. ds. for hertil. — Florida, Andersen, ankom til New York 15. ds. herfra. — Garonne, Kromann, afg. fra Stettin 18. ds. til St. Petersburg. — Georgius I, Sørensen, afgik fra Piræus 20. ds. til Kymassi. — Hengest, Harder, pass. Brunsbüttel 20. ds. til Hull. — Hellig Olav, Holst, ankom til New York 15. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til St. Petersburg 10. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. til Antwerpen 15. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, ankom til Petersburg 12. ds. fra Reval. — Kiew, Jørgensen, ankom hertil 18. ds.

fra Antwerpen. — Kursk, Gommessen, ankom til Riga 17. ds. fra St. Petersburg. — Leopold II, Rasmussen, ank. til Antwerpen 13. ds. herfra. — Loire, Craignou, ankom til Dunkerque 16. ds. fra Riga. — Louise, Kruse, afg. fra London 18. ds. hertil. — Louisiana, Ørsted, ankom hertil 18. ds. fra Stettin. — Moskov, Meldahl, afgik fra Riga 16. ds. til Rouen. — Nordjylland, Kragh, ank. til Libau 20. ds. herfra. — Nicolaj II, Lissner, afg. fra Kristiania 2. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ankom til Antwerpen 20. ds. fra Riga. — O. B. Suhr, Frisnette, ankom hertil 15. ds. fra Havre. — Omsk, Jonsen, ankom til Libau 19. ds. fra Windau. — Oscar II, Hempel, ankom hertil 21. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, ankom til Hull 16. ds. Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 18. ds. hertil. — Seine, Damp, afgik fra Dunkerque 19. ds. hertil. — Texas, Hansen, afg. fra New Orleans 19. ds. hertil. — Thyra, Mikkelsen, ank. til Libau 18. ds. herfra. — Tiber, Bech, ank. til Riga 19. ds. fra St. Petersburg. — Valdemar, Johnsen, ankom til Swansea 21. ds. herfra. — Wendsyssel, Jacobæus, ank. til Lissabon 20. ds. fra Oporto. — Viking, Meyer, ankom til Riga 17. ds. fra St. Petersburg. — United States, Wulff, afg. fra Kristianssand 18. ds. til New York. — Riberhus, Bønnelykke, ank. hertil 20. ds. fra Riga. — Laura, Aasberg, ankom hertil 10. ds. fra Leith. — Ceres, Gad, afg. fra Reykjavik 15. ds. til Vestlandet. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Reykjavik 15. ds. til Leith. — Tjaldur, Rothe, afg. fra Leith 21. ds. hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, ankom til Blyth 19. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Bilbao 19. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til West Hartlepool 18. ds. — Erik II, A. S. Mabncke, ankom til Stettin

20. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Honfleur 17. ds. — Dan, Th. H. Petersen, ank. til Stettin 21. ds. — Uffe, J. M. Petersen, ank. til Tyne Dock 18. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Bilbao 19. ds. — Danmark, Kraemer, ank. til Dunkerque 17. ds. — Ragner, Holst, ank. til Bilbao 16. ds. — Skjold, Rise, ank. til Lübeck 17. ds. — Halfdan, Hansen, ank. til Kotka 18. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til Antwerpen 15. ds. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Bilbao 16. ds. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Sunderland 16. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Ghent 17. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, afgik fra Sundsvall 18. ds. — Vagn, Mahncke, ank. til Riga 22. ds. — Ulf, Drescher, ank. til Sundsvall 16. ds. — Leif, Huus, ank. til Hudiksvall 18. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Rotterdam 19. ds. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Nicolajeff 10. ds. til Bergen. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 14. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Blyth 16. ds. til St. Petersburg. — Helmer Merch, Thorsøe, ank. til Pugwash 15. ds. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Blyth 17. ds. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. til St. Petersburg 14. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Vincent 18. ds. til Silloth. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Algier 14. ds. til St. Petersburg. — Johan Siem. Petersen, afgik fra Hull 12. ds. til St. Petersburg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Libau 17. ds. til Birkenhead.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Königsberg 30. April. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Grimsby 19. ds. — Hamlet, Lau, afgik fra Pillau 16. ds. — Helge, Olsen, ank. til Walsend 19. ds. — Rolf, Olsen, afgik fra Grimsby 16. ds. — Niels R. Finsen, Jørgensen, afg. fra Grimsby 19. ds.

Helmdal. Helga, Olsen, ank. til Seaham 21. ds. — Martha, Christensen, ank. til Hernøsand 14. ds. — Elna, Rathje, afgik fra Swinemünde 15. ds. — Therese, Pedersen, ank. til Neufahrwasser 21. ds. — Simone, Møller, afg. fra Hernøsand 18. ds. — Jeanne, Løffler, afgik fra Hernøsand 17. ds. — Vera, Rise, afgik fra Normaling 18. ds. — Daisy, Leth, afgik fra Hernøsand 14. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Arbroath 20. ds. til Methil. — Nancy, Jessen, ank. til Riga 18. ds. — Nautik, Nielsen, afgik fra Hamburg 15. ds. til Greenock. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 18. ds. til Jakobstad. — Nexas, Basse, ank. til Hernøsand 19. ds. — Nora, Pedersen, afgik fra Poulshafen 19. ds. til Antwerpen. — Fylla, Christensen, afg. fra Perna 19. ds. til Antwerpen. — Gerda, afgik fra Riga 18. ds. til Cherbourg. — Hebe, Nielsen, ank. til Bilbao 16. ds. — Napoli, Brinch, ank. til Riga 8. ds. — Bodil, Larsen, ank. til Bremerhaven 19. ds. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 19. ds. til Hernøsand. — Norma, Nielsen, afgik fra Middlesbro 18. ds. til Kbhvn. — Alfa, Uldall, afg. fra Trångsund 18. ds. til Lorient.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Algier 12. ds. — Eklipstika, Hemmingsen, ank. til Huelva 9. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Methil 21. ds. — Urania, Clausen, ank. til Hull 17. ds. — Svend, Petersen, afgik fra Kiel 16. ds.

Nordøen. Nordland, Møller, afgik fra Kaunissaari 15. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Repola 17. ds. — England, Andersen, ank. til Libau 19. ds. — Holland, Poulsen, ank. til Esbjerg 20. ds. — Rusland, Madsen, afg. fra Gøteborg 18. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. fra Castro Urdiales 14. ds. til Lübeck. — Ingrid, Winther, ank. til Rouen 18. ds. — Karen, Eriksen, ank. til Kronstad 18. ds.

Danla. Lilly, Nielsen, ank. til Stettin 15. ds. — Alexy, Lorentzen, pass. Frederikshavn 18. ds. til Whitehaven. — Dagny, Fischer, ank. til Sundsvall 15. ds. — Mary, Clausen, afg. fra Hernøsand 19. ds. til Ghent.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. fra Hull 17. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Kbhvn. 8. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. til Petersburg 16. ds. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 22. ds. — Frederiksberg, Hansen, ank. til Frederikshavn 21. ds. — Jomaborg, Mathiesen, ank. til Newcastle N. B. 16. ds. — Kronborg, Hveissel, ank. til Mobile 2. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Trångsund 18. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. til Newcastle 20. ds. — Stegelborg, Lund, afgik fra Huelva 14. ds. — Stjerneborg, Lund, afgik fra Liverpool 16. ds. — Søborg, Fischer, ank. til Middlesbro 8. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Bona 15. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Kronstadt 18. ds. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Blyth 15. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. til Genua 20. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Königsberg 13. ds. —

Skodsborg, Schultz, afgik fra Pomaron 16. ds. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Newcastle 17. ds. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Newcastle 19. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Warkworth 21. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. til Hull 16. ds. — Dansborg, Kühl, ank. til Algier 17. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Manchester 15. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. til St. Petersburg 21. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. til Ghent 16. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afgik fra Seaham Harbour 18. ds. — Peter Mærsk, Bergesen, ank. til Wiborg 15. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Burntisland 17. ds.

Heneborg. Heneborg, Christiansen, afg. fra Kiel 21. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. til Kronstadt 19. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Kbhvn. 19. ds. — Helene, Sørensen, ank. til Aalborg 14. ds. — Agnete, Farup, ank. til Burntisland 20. ds. — Hermia, Hansen, ank. til Kbhvn. 18. ds. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Burntisland 20. ds. til Kiel. — Alice, Schultz, ank. til Kbhvn. 21. ds. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Burntisland 20. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 21. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. til Tientsin 16. ds. — St. Domingo, Gabe, afgik fra Singapore 15. ds. til Hongkong. — Cathay, C. Jensen, afg. fra Algier 17. ds. til Port Said. — Nikobar, Rambusch, ank. til Hamburg 3. ds. — Anamba, Juel-Hansen, ank. til Kbhvn. 12. ds. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Marseille 17. ds. til Havre. — Siberien, Madsen, afgik fra Colombo 15. ds. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Ingemann, ank. til Hamburg 11. ds. — St. Thomas, Hansen, ank. til New Orleans 18. ds. — St. Jan, Christensen, ank. til Tampico 19. ds.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Sprængsviken 19. ds. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Hernøsand 17. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. fra Odense 18. ds. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Burntisland 20. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, pass. Kbhvn. 19. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Cardiff 20. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Helsingfors 19. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Kronstadt 15. ds. — London, Bom, ank. til Kronstad 21. ds. — Paris, Tholander, ligger i Kbhvn. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Grimsby 15. ds. til Kronstadt.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Kronstadt 14. ds. — Wien, Brink, ank. til Memel 16. ds. — Roma, v. Thun, ank. til Kbhvn. 18. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afgik fra Hernøsand 17. ds. til Brake. — Clara, Magleby, ank. til Blyth 20. ds. — Erik, Poulsen, afgik fra Burntisland 21. ds. til Aarhus. — Axel, Christensen, afg. fra Kotka 18. ds. til Honfleur. — Josey, Damm, ank. til Penarth 14. ds. — Hugo, Steen, ank. til Neufahrwasser 15. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til St. Petersburg 14. ds. — Absalon, Grau, ank. til Kronstadt 16. ds. — Ulrik Holm, Bennelycke, ank. til Kotka 20. ds. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Wasa 20. ds. — Angantyr, Holm, ank. til Åbo 21. ds. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Wasa 17. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Ørnskjöldsvik 15. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. til Tyne Dock 19. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Ghent 15. ds. — Freja, Nielsen, ank. til Bremerhaven 16. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. til Kings Lynn 21. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Gøteborg 20. ds. — Tor, Hærstedt, ank. til Frederichsstad 18. ds. — Roma, Larsson, afg. fra Lysekil 18. ds. til Danzig.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, ank. til Wasa 19. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Windau 19. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. til Kronstadt 16. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Sunderland 18. ds.

Internationalt Dampskibe og Bjærgnings Co. Lady Furness, Clausen, ank. til Vejle 20. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Pedersen, afgik fra Esbjerg 17. ds. til Cadiz. — Ella, Andersen, ank. til Karlskrona 17. ds.

Fans. Sanderho. Killena, Hansen, afgik fra Juan des Fernando (Cuba) 4. ds. til St. Petersborg. — Martha, Fischer, ankom til Cardiff 14. ds. fra Hamburg.

Svendborg. R. P. Pedersen, Andersen, ankom til Par 13. ds. — Meta, Møller, ankom til Reykjavik 13. ds. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Reykjavik 13. ds. — Jens, Eriksen, ankom til Umeå 14. ds. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Gøteborg 13. ds. — Mercur, Lund, ankom til Stykkisholm (Island) 6. ds. — Psyche, Nielsen, ankom til Kolberg 15. ds. — G. R. Berg, Hvenegaard, ankom til Hull 15. ds. — Agnes, Andreasen, ankom til Sølvborg 16. ds. — Lyø, Jensen, ankom til Antwerpen 16. ds. — Dannebrog, Clausen, ank. til Dysart 16. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. til Newcastle 16. ds. — Casper, Hansen, ankom til Wismar 17. ds. — Newsky, Nielsen, ankom til Poole 16. ds. — Ruth, Falentin, ankom til Reykjavik 16. ds. — Rossing, Larsen, ank. til Sundsvall 17. ds. — Hertha, Hansen, ankom til Ipswick 17. ds. — Clara, Nielsen, ank. til Frederikstad 17. ds. — Rota, Nielsen, ankom til Boness 17. ds. — Gefion, Rasmussen, ankom til Pillau 17. ds. — Freir, Brandt, ankom til Pillau 17. ds. — Solon, Rasch, ankom til London 17. ds. — Jørgen Ring, Føste, ankom til Waas 17. ds. — Delos, Andersen, ankom til Patrik-fjord 8. ds. — Vesta, Poulsen, ankom til Stettin 17. ds. — Pallesen, Jensen, ankom til Bordeaux 17. ds. — Fylla, Rasmussen, ankom til Königsberg 18. ds.

Ærs. Amalia, Nielsen, ankom til Vestervik 13. ds. — Likka, Petersen, ankom til Norrköping 14. ds. — Maltridur, Hansen, ankom til Kolberg 14. ds. — Smart, Christensen, ankom til Dartfjord 13. ds. — Ellen, Folmer, afgik fra Kjøbenhavn 14. ds. til Kjørteminde. — Ørnen, Rasmussen, afgik fra Kjøbenhavn 14. ds. til Aalborg. — Anne, Christensen, ank. til Kjøbenhavn 15. ds. — Neptun, Jensen, ankom til Nykjøbing F. 14. ds. — Gemma, Hansen, ankom til Halmstad 15. ds. — Spurven, Petersen, ankom til Hou 15. ds. — Mariane, Petersen, ankom til Pillau 14. ds. — M. Hay, Petersen, ankom til Rudkjøbing 15. ds. — Dannebrog, Christensen, ankom til Faversham 16. ds. — Argus, Jensen, afgik fra Poole 15. ds. til Helsingfors. — Nielsine, Christensen, ank. til Kjøbenhavn 16. ds. — Maren, Clausen, ankom til Kjøbenhavn 16. ds. — Johanne, Hansen, ankom til Husavik 16. ds. — Forening, Hansen, ankom til Reykjavik 15. ds. — Bien, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 15. ds. — Herkules, Bager, ankom til Swinemünde 16. ds. — Bertha, Carlsen, ankom til Pillau 16. ds. — Johanne, Stegmann, ankom til Karlskrona 16. ds. — Vilhelmine, Jensen, ankom til Rügenwalde 16. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ankom til Pillau 16. ds. — Kirstine, Rasmussen, ankom til Wemyss 15. ds. — Immanuel, Bager, ankom til Sundsvall 16. ds. — Peter, Olsen, ankom til Stolpemünde 16. ds. — Rigmor, Petersen, ankom til Swinemünde 16. ds. — Hekla, Hermansen, ank. til Reykjavik 17. ds. — Frem, Haagensen, ankom til Reykjavik 17. ds. — Castor, Albertsen, ankom til Danzig 17. ds. — Mathilde, Hansen, ank. til Langesund 16. ds. — Niels, Caspersen, ankom til Hudiksvall 17. ds. — Forældres Minde, Christensen, ankom til Sundsvall 17. ds. — J. Kofoed, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 17. ds. paa Rejse til Årensburg. — Lauritz, Folmer, ankom til Pillau 17. ds. — Ægir, Petersen, ankom til Svendborg 16. ds. — Ruth, Eriksen, ankom til Pillau 18. ds. — Svip, Jensen, ankom til Swinemünde 17. ds. — Alf, Hansen, ankom til Swinemünde 17. ds. — Ellen, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 17. ds. — Vigilant, Rasmussen, ankom til Dagelykke 17. ds. — Theodor, Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 16. ds. til Marstal. — Fred, Friis, passerede Dungeness 15. ds. for vestg. — Norden, Rasmussen, ank. til Poole 17. ds. — Anna, Albertsen, ankom til Kjøbenhavn 16. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Kattegat. Tunø. Paa Tunø Havn S.-Møles Hoved tændes den 1ste Oktober 1907 et rødt, fast Fyr. Det lyser fra NØ. gennem Ø. og S. til VSV. Flammens Højde: 12 Fod. Hvid, 7 Fod høj Fyrpæl. Brændetid: 1ste Oktober—1ste April. 55° 56', N. Br. 10° 27', Ø. Lgd.

De to hvide Lanterner paa Broens Yderende og ved Slæbestedet slukkes samtidig.

Jyllands Ø.-Kyst. Hov-Røn N. En Vager med hvid Stage

og 2 nedadventde Koste er i 15 Fod Vand udlagt paa N.-Enden af Hov-Røn, 1¹/₂ Kml. N. 52° Ø. fra Hov-Havn Vinkeltår. 55° 55', N. Br. 10° 17', Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Skjoldnæs. Skjoldnæs Fyr er nu forstærket, saa at Lysevnen er 28 Kml., og Blinkets Længde er forkortet til c. 4 Sekunder.

Limfjorden. Hals. Til Vejledning under Uddybningsarbejderne i Indsejlingen til Limfjorden vil der i Sommerens Løb blive anbragt Mærker i Land paa forskellige Steder i Nærheden.

Smaalands-Farvandet. Grønsund. Gamle-Tolk. Paa Gamle-Tolk ligger i 9 Fod Vand et Vrag, hvorpaa den mindste Dybde er 5 Fod, 3,480 Alen N. 14° Ø. fra Hestehoved Fyr.

Karrebæksminde Havn. I den yderste Del af Karrebæksminde Havn er der nu kun 16 Fod Vand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Oderbank N. Den 1ste Maj. 54° 33', N. Br. 14° 32' Ø. Lgd. En hvid, opretstaaende Mast.

Kieler Havn. Fra 10de Juni til 16de August 1907 afholdes Sømineøvelser saaledes: I Wiker Bugt, hvor Pladsen begrænses mod N. og V. af Kysten fra Vossbrok Skov til Friedrichsort Lazaret, mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag.

I Bugten mellem Korügen Bro og Jägersberg Bro, hvor Pladsen begrænses mod Ø. af Kysten, mod S., V. og N. af gule Tønder med rødt Flag. Fartøjer med gult Flag ligger ude. Pladserne er spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Bützflethersand og Somfletherwisch. I Maj og Juni 1907 males Bützflethersand og Somfletherwisch øvre Fyrbaaker hvide.

Jade. I Jade afholdes Sømineøvelser fra Begyndelsen af Juni til Begyndelsen af September 1907. Pladsen begrænses mod N. af en Linje i V. t. S. gennem Tønde V, mod Ø. af gule Tønder med rødt Flag, mod S. af en Linje i V. t. S. gennem Tønde X, og mod V. af Wattet. Fra 15de—19de Juli er N.- og S.-Grænsen Linjer i V. t. S. henholdsvis gennem Tønde 16 og Tønde T. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger Minekraner, og Dampfartøjer ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Holland. Ems. Watum. Watum Fyr er forandret og viser nu hvidt Et-Blink fra N. 9¹/₂° Ø. til N. 27° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 27° Ø. til N. 28¹/₂° Ø. over 16 Fod Vand i Farvandet mellem Emshorn og Hond, hvidt To-Blink fra N. 28¹/₂° Ø. til N. 37° Ø., Mørke fra N. 37° Ø. gennem Ø. til S. 46¹/₂° Ø., hvidt To-Blink fra S. 46¹/₂° Ø. til S. 35¹/₂° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 35¹/₂° Ø. til S. 33¹/₂° Ø. i Farvandet mellem Groningen og Hond og Paap, rødt, fast Lys fra S. 33¹/₂° Ø. til S. 18¹/₂° Ø.

Mellem Robbeplaat og Hond er Grunden mellem den sorte Spidstønde E 2 b og den røde og sorte lodret sribede Baaketønde med Kors forsvundet, saa at der overalt er 16 Fod Vand.

Zeeog van Terschelling. I Thomas Smitgat ligger Stump-tønde Nr. 2 i 19 Fod Vand, 53° 24' 4" N. Br. 5° 4' 40" Ø. Lgd. Mindste Dybde 13 Fod.

I Noordoostgat ligger Spidstønde Nr. 1 med Ballon nu i 17 Fod Vand, 53° 24' 59" N. Br. 5° 10' 47" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 ligger i 15 Fod Vand, 53° 24' 29" N. Br. 5° 9' 51" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 1 ligger i 17 Fod Vand, 53° 24' 51" N. Br. 5° 11' 8" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 2 ligger i 13 Fod Vand, 53° 24' 24" N. Br. 5° 10' 7" Ø. Lgd. Mindste Dybde 13 Fod.

I Vliestroom ligger Stump-tønde Nr. 1 med afkortet Kegle nu i 32 Fod Vand, 53° 18' 41" N. Br. 5° 9' 31" Ø. Lgd.

Stortemelk. I Stortemelk ligger følgende Tønder nu saaledes: Spidstønde Nr. 4 (Meeuwenton) i 23 Fod Vand, 53° 18' 54" N. Br. 5° 3' 51" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 6 i 25 Fod Vand, 53° 18' 49" N. Br. 5° 6' 37" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 6 i 23 Fod Vand, 53° 19' 2" N. Br. 5° 5' 58" Ø. Lgd. Stump-tønde Nr. 7 med afkortet Kegle i 20 Fod Vand, 53° 19' 0" N. Br. 5° 7' 6" Ø. Lgd. Den mindste Dybde i Farvandet er 18 Fod mellem Spidstønde Nr. 2 og Nr. 3 med Kors.

Inschot og Blauwe Slenk. I Inschot og Blauwe Slenk ligger de 5 Lystønder saaledes: Den rød og sort vandret sribede Lystønde Nr. 1 i 31 Fod Vand, 53° 14' 49" N. Br. 5° 9' 54" Ø. Lgd. Den røde Lystønde Nr. 2 i 40 Fod Vand, 53° 13' 32" N. Br. 5° 12' 56" Ø. Lgd. Den røde Lystønde Nr. 8 a i 14 Fod Vand, 53° 13' 12" N. Br. 5° 17' 42" Ø. Lgd. Den sorte Lystønde Nr. 7 a i 25 Fod Vand, 53° 13' 55" N. Br. 5° 16' 47" Ø. Lgd. Den sorte Lystønde Nr. 13 i 26 Fod Vand, 53° 12' 12" N. Br. 5° 18' 22" Ø. Lgd. Disse 5 Lystønder viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 S., Lys 7 S., Mørke 3 S.

I Blauwe Slenk ligger Stump-tønde Nr. 8 med afkortet

Kegle nu i 13 Fod Vand, 53° 18' 43" N. Br. 5° 16' 2" Ø. Lgd.

I Zuidgeul er Spidstønde Nr. 2 med Ballon ombyttet med en rød Vager Nr. 2 med Ballon, og Stumpstønde Nr. 1 med en sort Vager med afkortet Kegle.

Zuiderzæe. Soheurrak og Oude Vlie. I Schenrrak og Oude Vlie er en rød Vager Nr. 8 a med to Balloner udlagt i 23 Fod Vand. 53° 5' 37" N. Br. 5° 10' 54" Ø. Lgd.

Til Brug ved Skydeøvelser er der udlagt Skiver paa Staart van Schieringhals tæt ved Spidstønde Nr. 1 med Kors, Kershoek, i Inschot, paa Waardgronden, V. for Om-draai, mellew Stumpstønde Nr. 8 og Nr. 9 med afkortet Kegle, samt paa Vogelzand og paa en i Texelstroom tæt ved Vogelzand udlagt Flaade I Nærheden af Skiverne ligger en rød og sort tærnet Tønde. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag.

Fra Fort Harssens afholdes Skydeøvelser den 29de og 30te Maj, fra Fort Pampus den 24de og 25de samt 28de og 29de Maj, og fra Fort Hoek van Holland den 28de og 29de Maj 1907. Der skydes i indtil 7,000 Alens Afstand fra Forterne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Vraget af „Berlin“ paa Noorderhoofd er nu borttaget.

Fyret paa Duc d'Albe Nr. 3 paa S.-Siden af Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er atter tændt. 51° 57' 2" N. Br. 4° 10' 14" Ø. Lgd.

Zeegeat van Brouwershaven. En Spidstønde Nr. 0 er i 10 Fod Vand udlagt ved Brouwershaven. 51° 44' 34" N. Br. 3° 53' 46" Ø. Lgd. I Keeten er en Spidstønde Nr. 4 b udlagt i 11 Fv. Vand, 51° 38' 49" N. Br. 4° 3' 7" Ø. Lgd, og en Stumpstønde Nr. 4 b i 22 Fod Vand, 51° 37' 10" N. Br. 4° 2' 54" Ø. Lgd. I Krammer er den stumpe Vragtønde mellem Stumpstønde Nr. 3 og sort Lystønde Nr. 4 inddraget. 51° 41' 1" N. Br. 4° 8' 22" Ø. Lgd.

England. Harwich. Fiskerfarøjet „Saint Jaques“ er sunket i Shipway, 7 Kml. S. 8° V. fra Orfordness Fyr. En grøn Vragtønde er udlagt NV. for Vraget. 51° 58,0' N. Br. 1° 38,0' Ø. Lgd.

Thamesen. Longsand. Den sorte Baake med to Kryds paa N.-Siden af Longsandbank er forsvundet. 51° 44,1' N. Br. 1° 32,0' Ø. Lgd.

The Wash. Omtrent den 29de Maj 1907 inddrages „Freeman Channel“ Fyrskib. 52° 58,1' N. Br. 0° 12,7' Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde F Nr. 3 ombyttes med en sort, spids Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser.

Omtrent den 1ste August 1907 ombyttes High Horn Tønde Nr. 14, som ligger 2 1/2 Kml. S. 77° V. fra „Freeman Channel“ Fyrskib, med en sort Lystønde, mærket 14, der viser hvidt Lys med Formærkelser.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Fyrskibet „Owers“ er nu flyttet 1/4 Kml. S. 7° V. hen og ligger 6 Kml. S. 32° Ø. fra Mixon Baake. 50° 37,9' N. Br. 0° 41,2' V. Lgd.

Liverpool Bay. Crosby Channel. Paa S.-Siden af Crosby Channel er Lys og Klokke-Baaketønden C 1 flyttet c. 1/2 Kbl. N. 20° V. hen. 53° 31,8' N. Br. 3° 8,6' V. Lgd. Lystønde C 3 er flyttet c. 1/2 Kbl. N. 70° V. hen.

Irlands Ø- og S.-Kyst. I 1907 forandres Taagesignalet paa følgende Fyrskibe saaledes:

Fyrskibet „Codling Bank“. Naar Sirenen er i Uorden, gives Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 2 Minutter giver Tre-Stød, Stød 1 1/2 S., Pause 5 S., Stød 1 1/2 S., Pause 5 S., Stød 1 1/2 S., Pause 105 S. 53° 3' N. Br. 5° 44' V. Lgd.

Fyrskibet „North Arklow Bank“. Gongonen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert Stød af 4 S. Varighed. 52° 53' N. Br. 5° 50' V. Lgd.

Fyrskibet „South Arklow Bank“. Gongongen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 S. Varighed. 52° 41' N. Br. 5° 57' V. Lgd.

Fyrskibet „Black Water Bank“. Gongongen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver Tre-Stød, Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 2 S., Pause 2 S., Stød 2 S., Pause 5 S. 52° 31' N. Br. 6° 4' V. Lgd.

Fyrskibet „Lucifer Shoals“. Gongonen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 2 Minutter giver To-Stød, hvert Stød af 4 S. Varighed. 52° 21' N. Br. 6° 10' V. Lgd.

Fyrskibet „Barrels Rock“. Gongonen ombyttes med et Haandkrafts Taagehorn, der hver 1 Minut giver Et-Stød af 4 S. Varighed. 52° 6' N. Br. 6° 24' V. Lgd.

Irland S.-Kyst. Fyrskibet „Conlingbeg“. I Løbet af 1907 anbringes et Haandkrafts Taagehorn i Fyrskibet „Conlingbeg“, der, naar Sirenen er i Uorden, skal give to Stød hver 2 Minutter, Stød 2 1/2 S., Pause 25 S., Stød 2 1/2 S., Pause 90 S. 52° 2,2' N. Br. 6° 39,6' V. Lgd.

Kinsale Head. I 1907 forandres Kinsale Head Fyr til et hvidt Lyntår, der hver 10 S. viser To-Lyn, Lyn 1/4 S., Mørke 1 1/2 S., Lyn 1/4 S., Mørke 8 S. Under Forandringen tændes et midlertidigt, hvidt, fast Fyr med en rød Vinkel. Indenfor

3 Kml. Afstand og mellem S. 20° Ø. og S. 25° Ø. viser Fyret sig som to Fyr, vandret for hinanden. Taagesignal skal gives med To-Knald hver 6 Minutter. 51° 36' N. Br. 8° 32' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Birvideaux. Ved Plateau des Birvideaux er atter udlagt fire hvide Spidstønder, som Fortøjtønder under Opførelsen af en Baake. 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd.

Sables d'Olonne. Ved Sables d'Olonne ligger en 3 1/2 Fv. Grund paa 46° 29' 3" N. Br. 1° 50' 2" V. Lgd., og en anden 3 1/2 Fv. Grund SØ. for Petite Barge paa 46° 27' 26" N. Br. 1° 48' 25" V. Lgd.

Føreneede Stater i Nord Amerika. New York. Long Island Sound. Willets Point. De 6 hvide Stumpstønder, som afmærker Sømineøvelse-pladserne ud for Fort Totten, ligger saaledes: Ved den N.-lige Plads, NV.-Tønden i 35 Fod Vand, fra Stepping Stones Fyr i S. 13 1/4° V., og fra Throgs Neck Fyr i N. 47 1/4° Ø., NØ.-Tønden i 33 Fod Vand, fra Stepping Stones Fyr i S. 6 1/4° V. og fra Throgs Neck Fyr i N. 50 1/2° Ø., SV.-Tønden i 55 Fod Vand, fra Stepping Stones Fyr i S. 13 1/4° V. og fra Throgs Neck Fyr i N. 81 1/2° Ø., SØ.-Tønden i 38 Fod Vand, fra Stepping Stones Fyr i S. 8 1/4° V. og fra Throgs Neck Fyr i N. 87 1/4° Ø. Ved den S.-lige Plads, V.-Tønden i 73 Fod Vand, fra Stepping Stones Fyr i S. 18 1/4° V. og fra Throgs Neck Fyr i S. 39 1/2° Ø., Ø.-Tønden i 26 Fod Vand, fra Stepping Stones Fyr i S. 6 1/4° V. og fra Throgs Neck Fyr i S. 73 1/4° Ø.

New York Lower Bay. Coney Island. Den 6 Fods Grund V. for Coney Island Pier er borttaget, og den rød og sort vandret sribede Spirtønde, som afmærkede Grunden, er inddraget.

Delaware River. Edgemoor. Det røde Fyr med Formærkelser ved Edgemoor Jernværk er nu flyttet til 39° 44' 39" N. Br. 75° 30' 2" V. Lgd.

Florida. Florida Reefs. Crocker Reef hvide Baake, mærket „D.“ er atter optørt. 24° 54' 30" N. Br. 80° 31' 45" V. Lgd. **Pacific Reef** hvide Baake, mærket „L.“, er atter optørt. 25° 22' 0" N. Br. 80° 51' 30" V. Lgd.

Coffin Patches. Paa Coffin Patches staar Vraget af en trinastet Dampet. Skroget er sort med rød Skorsten med sort Top. 24° 40' 30" N. Br. 80° 58' 0" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azøvske Hav.

Agljer. Cap de Fer. Den 11te Maj 1907 slukkes Cap de Fer midlertidige Fyr, og det ny Fyr tændes. Det er et hvidt Lyntår, der hver 15 S. viser Tre-Lyn, Lyn 0,1 S., Mørke 2,8 S., Lyn 0,1 S., Mørke 2,8 S., Lyn 0,1 S., Mørke 2,8 S., Mørke 8,2 S. Flammens Højde: 222 Fod. Lysevnen: 30 Kml. 37° 4' 50" N. Br. 7° 10' 26" Ø. Lgd.

Asiens O. Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Semarang Red. Den røde Spidstønde, der ligger i 4 1/2 Fv. Vand ved Vraget af Bark „Cheshire“ paa Semarang Red, er omflyttet med en grøn Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Synsviddens: 6 Kml. 6° 54' 45" S. Br. 110° 24' 45" Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Langsarbaai. Den hvide Lystønde Nr. 2 i Telok Dalam Geul viser hvidt fast Lys, og den hvide Lystønde Nr. 3 i Langsarraivier hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 S., Mørke 10 S. Lystønde Nr. 2 ligger paa 4° 35,0' N. Br. 98° 3,0' Ø. Lgd.

China. Amoy. Rambler og Erl King Shoals. I China Sea Directory, Bind III 1904, Side 169, er Overskriften over Paragraferne „Rambler Shoal“ og „Erl King Shoal“ forbyttet.

Chusan Arkipel. Tongting Island. I Tongting Island hvide Blinkfyr varer hvert Blink 1/10 S. 29° 51,7' N. Br. 122° 35,6' Ø. Lgd.

Japan. Taiwan. Kilrun Ko (Ke Lung Harbour). Toban Sho (Bush Island). Paa Toban Sho V.-Ende er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Det lyser fra S. 18° V. gennem V. og N. til N. 31° Ø. Sort Fyrpæl tæt ØNØ. for Banjintai Bi (Inage Point) Fyr. Den gamle Baake er borttaget. 25° 9' 37" N. Br. 121° 45' 10" Ø. Lgd.

South Western Islands. Marsh Reef. Marsh Reef, SV. for Kikai Jima, er forgæves eftersøgt. Der er over 100 a 150 Fv. Dybde paa Stedet. Revet er udtaget i Kortet.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — King Williams Town (Kap) er erklæret for pestmittet.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 23. Maj 1907. — Fragtmarkedet. — Udsækning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Petersen's Eftf.

Kongensgade, Aalborg.

Et Parti god, brugbar Kæde samt nogle Ankere realiseres billigt.

Gl. Metal,

Sejl og Tougværk købes.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth

Fredericlagade 25.

Telefon: Palæ 470 x.

Bekendtgørelse

om

Dampskibsbesigtigelse.

Da den i Henhold til Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903 § 17 for Tiden fra 1. Januar 1904 til 31. December 1907 udnævnte søkyndige Synsmand er afgaaet ved Døden, vil der for den resterende Tid af indeværende Aar være at udnævne en ny.

Ansøgninger om at komme i Betragtning ved Rettens Indstilling om Besættelsen vil være at indgive til Rettens Formand inden den 25. Maj, indeholdende de fornødne Oplysninger om Ansøgnernes hidtilværende Virksomhed, Alder og Bopæl.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 17. Maj 1907.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Maj 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	96 ¹ / ₂ — ³ / ₄	96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
Danmark.....		71 ³ / ₄	72 ¹ / ₂
Norden.....	97 ² / ₄	97 ² / ₄	98
Kjøbenhavn.....		74	74 ¹ / ₂
Carl.....	93	92 ¹ / ₂	93
Dannebrog.....		88	89
Skjold.....	70	69 ³ / ₄	70 ¹ / ₂
Urania.....	55 ¹ / ₂	55 ¹ / ₄	55 ³ / ₄
Union.....		76 ¹ / ₂	77
Dampsk. af 1896.....	88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
Hejmdal.....		—	—
Østasiatiske.....	134 — ¹ / ₄	134	134 ¹ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....	30 ¹ / ₂ — 31	31	31 ¹ / ₂
Gorm.....		92	96
Torm.....		60	80
Inga.....	74	73 ¹ / ₂	76
Cimbria.....		76	90
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....	31 — ¹ / ₂	31	31 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		—	70
Dansk-russisk Dampsk.....	107 ¹ / ₂ — 108	107 ¹ / ₂	108
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	97	96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		88	90
4 % — — — — — 2. Serie..	93	93	93 ¹ / ₄
4 % — — — — — 1. — ..		—	—
3 ¹ / ₂ % Østlitt. Kreditf. 6. — ..		87 ³ / ₄	89
4 % — — — — — 7. — ..	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄
4 % Østlitt. Kreditf. 9. — ..		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	148 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	148	148 ¹ / ₂
Privatbank.....	120 — ¹ / ₄	119 ³ / ₄	120
Landmandsbank.....	129 ³ / ₄ — 130	129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Handelsbank.....	134 ¹ / ₄ — ³ / ₄ 135	135	135 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	113 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	113 ¹ / ₄	113 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	94 ¹ / ₂ — ³ / ₄	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....		96 ³ / ₄	97
Sukkerfabr.....	188 — 187 ³ / ₄	187 ³ / ₄	188
Bryggeri Aktier.....	145 ¹ / ₄	145 ¹ / ₄	145 ³ / ₄

Vekselkurs d. 21. Maj 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.15	89.10
London.....	18.21	18.17
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	75.85	—

Notering paa Berlins Bers d. 21. Maj 1907.

Russiske Noter.....	214.25
4 % Russiske Consols.....	75.40
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	—
5 % Mexikanske 1899.....	101.25
5 % Rumænske Stats.....	100.20
4 % — — — — — 1890.....	90.20

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

„Foren. Dampsk.“ 74,000, „Ny foren. Dampsk.“ 52,000 „Norden“ 30,000, „Danmark“ 2,000, „Kbhvn.“ 24,000, „Skjold“ 12,000, „Dannebrog“ 36,000, „Urania“ 8,000, „Union“ 6,000 „Dampsk. af 1896“ 16,000, „Østas. Komp.“ 60,000, „Dansk-Rus“ 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodsler.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1 Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>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.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads 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 Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
redericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufornsden. Lods faas snavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige 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 hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løftsevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods henytted, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværksbavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 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, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø.. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning 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-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk Jærnbane langs Havnen

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Køhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingen meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibsmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R. Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Is bryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lode benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land ogsaa mindre Dampere Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhal. Er Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutte Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft

med tilhørende
3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 7. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærg-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, hv. Skihæfter. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Mt. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted

Gasværksbyen ved Langøbro.

Alt Skibsarbejde udføres •

Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget benævrende Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Effk.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

riggere og Søfolk

ntages paa Refshaleøens kibsværft. Stadigt Arbejde.

Aktieselskabet

Burmeister & Wains

laskin- og Skibsbyggeri.

Kjøbenhavn.

J. Melander,

eff. Blikkenslager. 28262

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

h.v. Styrmand,

85, Salvatorvet 85.

øger, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasse Husk.

Varerne bringes overalt.

Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: HOPPE

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

P. K. Hansen & Thomsen

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Telegramadr.: „Mæglerhansen“

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Hullens Enskilda Assurans-Förening

og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsekspedition og
Speditionsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibssagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning

Urtekram- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-

sandgraveren „Sarpsborg“

Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Telf. 162

281 2101

Ægte engelsk
Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky. 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATAL



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBE
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 9

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorikringer, til billige tar
Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensture Telefon-Nr. 42



Emallien
paalægges varm — 1/10
tyk — paa alle saadane
indvendige Steder i Sk
bet, der ere udsatte fo
hurtig Tæring, f. Ek
Nærheden af Ke
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk fo
Lasterum, Bankers o
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

**„Wolverine“
Baade-Motorer**
løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med
Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igang
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Kunstfyrværker Fritz Busch
anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lage
Leverandør til de hervednævnte Dampskibsselskaber og Statsbaadeflotten
Sofarthsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Westend 8, 3. Sa
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Maj 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvem. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Har, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrande og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeister, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1718. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5801
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
or Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Otto Monsteds
Margarine

[Specielt præpareret for Skibsbrug]

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Aut. Forhryringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1230.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**

Accommodation for 15 Steamers **AT THE SAME TIME.**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

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

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 173
1216

**Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød**

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede
Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de

beste Provinser.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen

Telefon 7262.

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 70/1906, afsagt den 22. Maj 1907. Kap-
tajn H. Burnitt, Fører af S/S »Heronspool«
af West Hartlepool mod Indehaverne af
Interessentskabet »Importforeningen« i
Nykjøbing paa Falster, Købmændene C. A.
Kronmann, V. Sidenius og Philip Søren-
sen.

Dampskibet »Heronspool«, der er bygget i 1903 og
maler 2105 Netto Register Tons, indtog i Februar Maa-
ned f. A. i Filadelfia en Ladning Majs, bestemt til Es-
bjerg og Nykjøbing, F. Majsens indladedes dels løst i
Lasten dels i Sække under Tilsyn af Assurandørernes
Repræsentanter (Board of Underwriters i New York),
der ogsaa inspicerede og godkendte Skibets Lastrum.
Efter at c. Halvdelen af Ladningen var løst i Esbjerg,
afgik »Heronspool« den 18. Marts til Nykjøbing, F., hvor
de Indstærnte under nærværende Sag, de ovennævnte In-
dehavere af Interessentskabet »Importforeningen«, var
Ladningsmodtagere, og ankom hertil Tirsdag den 20.
s. M. Kl. 11 Formiddag. Da der i Nykjøbing Havn kun
er Plads til en større Damper ved Kajen, hvor allerede
Dampskibet »Askehall« laa, maatte »Heronspool« for-
tøje langs denne Damper. Det maa anses for givet, at Lad-
ningsmodtagerne straks har faaet Kundskab om Skibets
Ankomst, men der mangler Bevis for, at Skibet har
meldt sig losseklart før næste Dag, da der tilstilledes
Ladningsmodtagerne skriftlig Protest i Anledning af, at
der endnu ikke var gjort Skridt til at modtage Ladningen.

Den 21. om Eftermiddagen havde Dampskibet »Aske-
hall« udlosset sine Forrum og halede frem, saa at
»Heronspool« kunde komme til Kajen med Agerenden.
og den 22. Kl. 6 Formiddag paabegyndtes endelig Los-
ningen, dog kun fra de agterste Lastrum (Nr. 4 og 5)
og kun med 3 Hold Mand om Bord i Skibet. Losningen
fortsaettes paa denne Maade i 2 Dage. Torsdag og Fredag;
om Lørdagen blæste stærk Storm med svært Snefald, hvor-
for slet intet Arbejde med Losning foregik denne Dag,
og først Mandag den 26. da »Heronspool« var kommen
helt til Kaj, genoptoges Losningen. Skønt hver af »He-
ronspool« 5 Luger var forsynet med 2 Sæt Lossegrejer,
og der altsaa kunde losses med 10 Hold om Bord i Skibet,
arbejdedes dog kun med 6 Hold, og der lossedes kun fra
den mod Kajen vendende Side. Først Fredag den 30.
Marts var Skibet udlosset.

Konnossementet indeholdt den Bestemmelse, at Skibet
skulde losse saa hurtigt det kunde levere i almindelig Ar-
bejdstid, uanset enhver modstaaende Kutyme i Havnen.
I en over Skibet og dets Losseindretninger foretagen Besi-
gelsesforretning hedder det, at Skibet med tilstrække-
ligt Mandskab vilde kunne losse c. 640 Tons Majs pr.
Dag, naar der lossedes til begge Sider af Skibet. Da der
nu i Nykjøbing udlossedes ialt 4,341.521 Pd., skulde Los-
ningen herefter have kunnet være tilendebragt i et Tids-
rum af c. $3\frac{1}{3}$ Dag. Med Udfaldet af fornævnte Skøns-
forretning, som i Følge en af Skønsmændene senere afri-
ven Erklæring synes baseret paa den Forudsætning, at der
lossedes til Lægtene fra den Side af Skibet, der ikke laa
til Kajen, var Ladningsmodtagerne ikke tilfredse, men
i Stedet for at søge et andet Resultat tilvejebragt enten
ved under en Afhjæmning at stille nærmere Spørgsmaal
til Mændene eller eventuelt ved Overskøn, begærede de
to andre Skønsmænd udnævnt til at skønne over Losse-
evnen »med tilstrækkeligt Hensyn til de øjeblikkelige
Forhold i Havnen«.

Der udmeldtes to Skønsmænd, som afgav en til de
tidligere udmeldte Skønsmænds Mening noget afvigende
Erklæring om Losseevnen pr. Hold pr. Dag, og dertil
knyttedes en Udtalelse om, at Skibet den 22. og 23. Marts
kun kunde losse med 3 Hold og derefter med 6 Hold.

Den sidste Udtalelse maa blive uden Betydning, den

har øjensynlig Hensyn til den manglende Kajplads og til
Munglen paa Arbejdsstyrke, men Betydningen af disse
Momenter er det ikke Skønsmændenes Sag at fastslaa.
Hvad Spørgsmaalet om Skibets samlede Losseevne an-
gaar, yder Skønnet herefter ingen yderligere Vejledning
for Retten end den, Retten har i det først optagne Skøn,
der er anerkendt af begge Parter som gyldigt uden Af-
hjæmning, og som efter det saaledes foreliggende alene vil
være at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse, medens
det senere optagne Skøn maa betragtes som retlig bety-
ningsløst.

Under Losningen viste det sig, at en Del af Ladnin-
gen var beskadiget, og de Indstærnte, som mente, at Ski-
bet maatte være ansvarlig for denne Beskadigelse, tilbage-
holdt i denne Anledning i Fragt et Beløb af 2500 Kr. til
Dækning.

Ved Stævning af 28. August f. A. til nærværende
Ret som vedtaget Værneting har nu Citanten Kaptajn
H. Burnitt paastaet de Indstærnte tilpligtet, dels at
betale Overliggedagspenge for $6\frac{1}{2}$ Dag med 842 Kr.
daglig eller 5473 Kr., dels det resterende Fragtbeløb 2500
Kr., alt med Renter. Citanterne gør gældende, at Mod-
tagerne maa bære Tabet ved at Skibet først den 25de
kom helt til Kaj, at det om fornødent havde været Mod-
tagernes Sag at skaffe Lægtene, samt at en medvirkende
Grund til at Losningen gik saa langsomt, var at der ikke
kunde skaffes Vogne til at bortskaffe Lasten.

De Indstærnte har paastaet sig frifunden, idet de
dels ikke erkender, at de maa undgælde for, at der ikke
straks var tilstrækkelig Kajplads, og dels navnlig hævder,
at den langsomme Losning væsentligt skyldes den Omstæn-
dighed, at Skibet ikke kunde skaffe Mandskab nok til
Losningen, idet den af Skibet antagne Stevedor ikke no-
get Øjeblik var i Stand til at skaffe bedre eller flere Folk
end de henholdsvis 3 og 6 Hold, der var i Gang, dels fordi
der paa det paagældende Tidspunkt overhovedet kun var
lidet disponibelt Mandskab i Nykjøbing.

De Indstærnte har efter udtaget Kontrastævning af
17. November 1906 paastaet sig tilkendt hos Citanten
som Erstatning for de skete Beskadigelser et Beløb paa
6376 Kr. 72 Øre, dog med Fradrag af den af dem tilbage-
holdte Restfragt 2500 Kr., eller ialt 3876 Kr. 72 Øre
med Renter. Sagens Omkostninger baade i Hoved og
Kontrasagen har begge Parter paastaet sig tilkendt.

Med Hensyn til Hovedsagen er det *in confesso*, at
Erstatningen for Overliggedage, om saadanne er pan-
løbne, skal beregnes som af Citanten paastaet til 842
Kr. daglig.

Retten, der som fornævnt maa gaa ud fra, at Skibet
har været i Stand til at losse 640 Tons pr. Arbejdsdag,
naar der lossedes fra alle 5 Luger med 2 Hold Mand ved
hver, maa tillige, skønt Skønsmændene ikke udtaler sig
derom, efter de fremlagte Tegninger og andre forelig-
gende Oplysninger om Skibets Indretning og Størrelse
forudsætte, at der i og for sig Intet var til Hinder for at
losse med alle 10 Hold til samme Side af Skibet.

Retten kan ikke tillægge de af Indstærnte fremskaf-
fede Erklæringer om, at det har været umuligt for Ski-
bet at skaffe flere eller bedre Folk til Losningen, nogen
Betydning, dels har Citanterne hævdet, at Skibets Mand-
skab eventuelt havde været beredt til at træde til, dels
ville der jo — hvis alt Mandskab i Nykjøbing var op-
taget — kunne være skaffet Folk andetsteds fra.

Som Sagen foreligger, maa Retten gaa ud fra, at Ski-
bet ikke har nogen Skyld i, at Losningen er forsinket,
og med Hensyn til Spørgsmaalet om Betydningen af, at
Skibet ikke straks kunde komme helt til Kaj, maa Ret-
ten, der ikke skønner, at Sølovens Bestemmelser om at
Liggedagene først kan begynde at løbe, efter at Skibet er
»paa behørig Lasteplads« indeholder nogen Forudsætning

om, at Skibet altid skal være ved Kaj, i Mangel af positive Bestemmelser i Kontrakten (der er hverken stipuleret, at Skibet skal afvente Kajplads, eller blot at Losningen skal ske til Kaj) finde, at Ladningsmodtagerne er nærmest til at bære det derved forvoldte Tab, saaledes at de altsaa, naar de ikke har villet skaffe Lægtene, maa betale Overliggedagspenge.

Da der imidlertid ikke bevisligt er givet de Indstævnte Underretning om, at Skibet fra sin Side var losseklart før Onsdag den 21., kan Liggedagene først regnes fra Torsdag den 22. om Morgenen. Da Vejret om Lørdagen efter Citantens egen Anførsel i Dagbogen maa antages at have været af den Beskaffenhed, at det har hindret Arbejde, ikke blot fra Modtagernes, men ogsaa fra Skibets Side, vil denne Dag ikke kunne medregnes, og Liggedagene vil saaledes først være at anse som udløbne Tirsdagen den 27. om Formiddagen. Der vil heretter være at tilkende Citanten Godtgørelse for $3\frac{1}{2}$ Overliggedage med 2947 Kr. samt Resttilgodehavende for Fragt 2500 Kr.

Hvad Kontrasagen angaar, er det *in confesso*, at der i det i Nykjøbing udlossede Parti fandtes en Manco af 4965 Pd., idet et lignende Kvantum var udlosset for meget i Esbjerg, og at der herfor ved Arbitrage er tilkendt de Indstævnte Erstatning hos Sælgerne, beregnet efter Kontraktprisen for det manglende Kvantum. De Indstævnte har imidlertid forment, at der maa tilkomme dem yderligere Erstatning i denne Anledning hos Citanten, nemlig Avancetab — beregnet efter Priserne den 30. Juni 1906, da de solgte det sidste Parti af den modtagne Majs — 297 Kr. 92 Øre, samt 57 Kr. 08 Øre i Remboursomkostninger og Renter. Citanten har tilbudt at godtgøre de Indstævnte Differencen mellem Kontraktprisen for det manglende Kvantum og den Pris, hvorfor Dækningskøb kunde være foretaget med 88 Øre pr. 1000 Kg. eller 21 Kr. 85 Øre, og da de Indstævnte i ethvert Tilfælde ikke skønnes at have yderligere Krav i Anledning af Mancoen, vil der kun kunne tillægges dem dette af Citanten indrømmede Beløb.

De Indstævnte har yderligere fordret et Erstatningsbeløb af ialt 8021 Kr. 72 Øre for beskadiget Majs i det til dem udlossede Parti, og støttet dette Krav dels paa en Bestemmelse i Konnossementet om, at ethvert af Part-Konnossementerne skulde bære sin Del af Skade paa Ladningen, dels paa at Skibet i det mindste delvis maa være ansvarlig for den Maade, hvorpaa Beskadigelsen er opstaaet.

I førstnævnte Henseende har de Indstævnte fremhævet, at der ialt i Esbjerg og Nykjøbing blev udlosset 1,273,421 Pd. beskadiget Majs, hvoraf der altsaa skulde falde paa dem Halvdelen eller 636,710 Pd., medens de fik udleveret 831,379 Pd. Der maa imidlertid gives Citanten Medhold i, at den anførte Bestemmelse i Konnossementet ikke kan paalægge ham den Pligt at sørge for ligelig Fordeling af de beskadigede Varer mellem de forskellige Modtagere, men maa sigte til, at disse overfor hinanden kan gøre Krav paa en Udligning af den i saa Henseende fremkomne Forskel. Om det andet Punkt hedder det i en paa Foranledning af de Indstævnte over Ladningen optagen Skønsforretning, at der i Lastrum Nr. 4 (Lasten agter for Maskinrummet) fandtes en stor Del Majs betydelig beskadiget af Varme, delvis sammenbrændt, liggende umiddelbart op mod Jærnskoddet, som skiller dette Rum fra Maskinrummet, og over hele Skibets Bredde. Dog fandtes ogsaa i samme Rum beskadiget Majs paa begge Sider af Langskoddet. I Lastrum Nr. 3 (Lasten foran for Kedelrummet) fandtes Majsen i ualmindelig høj Grad kogt eller sammenbrændt Tilstand særlig op mod Skoddet til Kedelrummet. Medens Maskinskoddet i Lastrum Nr. 4 var uden særlig Isolering, fandtes der i Lastrum Nr. 3 indenfor Skoddet ud mod Kedelrummet et Træskod; efter Skønsmændenes Erklæring var der dog i den øverste Del af dette Træskod

ved Indtørring fremkommet Revner mellem Plankerne, der derfor var beklædt med Lærred eller Sejldug. Disse Skønsmand — to Købmænd fra Nykjøbing — kom til det Resultat, at Skaden i Rummene Nr. 3 og 4 hovedsagelig hidrørte fra Varmen fra Maskin- og Kedelrum, og at den i Rum Nr. 3 anvendte Isoleringsmaade ikke ved Kornvarer var forsvarlig, samt at Majsen i dette Lastrum allerede burde være udlosset i Esbjerg, hvorved Skaden naturlig var bleven mindre. Mod Hensyn til den Del af den beskadigede Majs, der fandtes langs Langskoddet i Rum 4 udtaler Skønsmændene dog, at denne Beskadigelse utvivlsomt hidrører fra den store Mængde Støv, der fandtes her, idet dette Støv er tilstrækkeligt til at fremkaade Varme. Ved en samtidig paa Citantens Foranledning optagen Skønsforretning over Skibet har Skønsmændene — to søkyndige Mænd — udtalt, at de til Ladningens Separation og Garnering fra Skibets Side truffene Foranstaltninger har været fuldt forsvarlige. Disse Skønsmand har senere tilføjet, at de forefundne ved Indtørring fremkomne Aabninger i Træskoddet ikke var af en saadan Art, at Isoleringen blev uforsvarlig, og de har for Lastrum Nr. 4's Vedkommende gjort gældende, at den stærkeste Beskadigelse ikke fandtes ved Maskinskoddet, men agter i Skibet langs Tunellen, der maa anses for det koldeste Sted i Skibet.

Under den foreliggende Modstrid mellem de to Skønsforretninger — der heller ikke her er søgt afhjulpen ved Afhjæmning eller Afholdelsen af et Overskøn — kan Retten ikke bygge meget paa Skønsmændenes Udtalelser.

Under Sagen har Citanten ved Tegninger og paa anden Maade fremskaffet nærmere Oplysninger om de i »Heronspool« til Ladningens Isolation truffene Foranstaltninger og deres Hensigtsmæssighed, og der maa herefter — naar bortses fra Spørgsmaalet om Indtørringen i Træskoddet ved Kedelrummet — gaa ud fra, at Skibet har været saaledes indrettet, at en fuldt modstandsdygtig Majs under ikke altfor ugunstige Vejrforhold vilde kunne føres over Søen i de paagældende Lastrum uden at tage Skade. Da nu de Oplysninger, der er forelagt Retten om Indtørringerne er for ubestemte, til at Retten tør lægge nogen Vægt paa dem, maa Retten, særlig ogsaa under Hensyn til at der fandtes beskadiget Majs andre Steder end ved det nævnte Træskod, gaa ud fra, at Majsen ikke har været i fuldtud god Stand ved Indladningen, og tør derfor ikke lægge Ansvaret for den forefundne Beskadigelse paa Skibet. Citanten vil derfor ogsaa paa dette Punkt være at frifinde for de Indstævntes Erstatningsfordring.

De Indstævnte vil saaledes være at dømme til Betaling af Overliggedagsgodtgørelse 2947 Kr. og Resfragt 2500 Kr. med Fradrag af det af Citanten indrømmede Modkrav 21 Kr. 85 Øre eller ialt 5425 Kr. 15 Øre med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger i Hoved- og Kontrasagen findes de Indstævnte at maatte betale Citanten med 200 Kr.

Dom i S. S. Nr. 30/1907, afsagt den 22. Maj 1907. P. E. Petersen, korresponderende Reder for S/S. »Pauline« mod Indehaverne af Firmaet Jansen & Co.

Under denne Sag søger Citanten, Skibsreder P. E. Petersen, de Indstævnte, Indehaverne af Firmaet Jansen & Co., Grossererne J. C. F. Jansen og N. C. Jansen dømt til *in solidum* at betale Bjergeløn af 3500 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger i Anledning af, at Citanten med Dampskibet »Pauline« i November f. A. har bjerget den norske Brig »Salus« af Sandefjord, som var løbet paa Grund paa Middelgrunden.

De nærmere Omstændigheder var følgende:

Briggen »Salus«, der maaler 244 Tons Netto og var paa Rejse fra Uleaborg til Sunderland med en Ladning paa 130,357 Standard Tre, blev den 1. November om Morgenen, efter at den i Nærheden af Middelgrunden her havde maattet manøvrere for at undgaa en Ankerligger,

af den stærke nordgaaende Strøm ført ind paa denne Grund, hvor den blev staaende fast paa 12' Vand med Forskibet mod Nord og krængende over til Bagbords Side med Rælingen i Vandet. Vinden var østlig med stiv Kuling. Efter at der forgæves var gjort Forsøg paa at sejle Fartøjet af Grunden, lod man Styrbords Anker gaa for ikke at komme længere ind paa Grunden. Om Formiddagen gik Kaptajnen i Land og henvendte sig til de Indstævnte om Assistance til Skibet, og disse traf da telefonisk Aftale med Citanten om, at dennes Dampskib »Pauline« skulde gaa ud og forsøge at bringe »Salus« i Havn. »Pauline« afsejlede ved Middagstid den næste Dag til Strandingsstedet, og man begyndte Kl. c. 3 at losse »Salus« Dækslast over i »Pauline«; nogle Forsøg der gjordes paa at trække »Salus« af Grunden glippede, og der lossedes saa videre af Dækslasten hele Natten. »Salus« rettede sig, efterhaanden som dens Dækslast kom bort, og efter at der næste Formiddag Kl. 10 var brugt c. 30 Standard Planker over i »Pauline«, paabegyndtes der paany Forsøg paa at trække »Salus« af Grunden først i sydlig senere i nordlig Retning, men uden Resultat. Om Natten maatte 4 Mand fra »Pauline« være behjælpelig med at holde Pumperne gaaende om Bord i »Salus«; der var stadig arbejdet med Pumperne i dette Skib, siden det der huggede stærkt imod Havbunden i den stærke Kuling og Sø, Dagen efter Grundstødningen var begyndt at trække Vand, men Arbejdet havde hidtil kunnet udføres af Skibets egne Folk. Den 4. November blæste det op til Storm, men Forsøgene paa at trække »Salus«, der huggede stærkt, af Grunden fortsattes, dog uden at der opnaedes andet end at faa Skibet halet et Par Skibslængder agterover.

Næste Dag besluttede man sig, efter ny forgæves Forsøg paa at faa Skibet flot, til at losse noget mere af Lasten og gik om Eftermiddagen Kl. 4 i Gang dermed. Efter at hele Dækslasten var bragt over i »Pauline«, slæbte man igen, men uden bedre Resultat, og man begyndte derfor at losse af Rumlasten. Tre eller fire Standard heraf blev bragt over i »Pauline«, som efter at Vandstanden, der hidtil havde været noget lav, imidlertid var blevet noget højere, Natten mellem den 5. og 6. Novbr. paany gik i Gang med Slæbningen. Det lykkedes nu Klokken henvend 2 at faa »Salus« flot.

Opad Formiddagen bugserede »Pauline« »Salus« ind til Gammel Dok, og efter at »Salus« var forløjet her, gik Folkene fra »Pauline« efter Anmodning fra de Indstævnte i Gang med at losse og stable den Del af »Salus's« Plankelast, der var taget om Bord i »Pauline«. Den følgende Dag beordrede de Indstævnte »Pauline« ind i Frihavnen, hvor Losningen tilendebragtes Fredag den 9. Novbr. om Formiddagen.

Citanten har nu gjort gældende, at han har Krav paa en Bjergeløn efter Sølovens almindelige Regler; han mener, at den i hans Paastand nævnte Sum vil være passende, naar henses til »Salus's« farlige Stilling, den anstrængende Bjergning, og hans positive Udgifter og Tab. Disse sidste har han opgjort til omtrent 2800 Kr. — indbefattet et Vederlag paa 1000 Kr., som han har betalt Besætningen med 4 særlig tiltagne Folk, en Godtgørelse paa 300 Kr. til ham selv, der ikke fører Skibet, for at have arbejdet med ved Bjergningsarbejdet, Erstatning for sprængt Tovværk og andre Beskadigelser, for Kul og Proviantforbrug, Omkostningerne ved en i »Salus« gjort men senere hævet Arrest, samt endelig et Beløb paa 660 Kr., der repræsenterer den Fortjeneste, Damperen »Pauline« kunde have haft i de Dage Bjergningen stod paa, ved Sandgravning. Citanten har oplyst, at »Salus's« Værdi i beskadiget Stand er c. 18,000 Kr., Ladningens 18 a 19,000 Kr. og Dampskibet »Paulines« c. 51,000 Kr.

De Indstævnte har hævdet, at der ikke har været Tale om et Arbejde efter Principet: »No cure no pay«, men kun et almindeligt Entreprenørarbejde, som ikke kan betales efter Sølovens Bjergelønsregler. De paastaar, at

den (telefoniske) Aftale, der er truffet mellem Citanten og dem kun gik ud paa, at Citanten skulde »losse og indbugser« »Salus«, og at den maatte forstås derhen, at han kun skulde have passende Løn for dette Arbejde, men at han paa den anden Side skulde have haft saadan Løn, selv om »Salus« var bleven Vrag. De har derfor paastaaet sig frifunden mod en Betaling af c. 1500 Kr. og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Citanten hævder paa sin Side den modsatte Foreståelse af de skete Aftaler. Da nu ingen af Parterne har kunnet godtgøre, hvilken Aftale der i Virkeligheden er truffet, vil Sølovens Regler være at lægge til Grund, og da Størrelsen af den af Citanten forlangte Bjergeløn under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder skønnes passende, vil Citantens Paastand være at tage til Følge, dog saaledes at Sagens Omkostninger, som indbefattede i de 3500 Kr., vil være at hæve.

Kjøbenhavn, d. 30. Maj 1907.

Med Aabningen af Navigationen paa Hvidehavet for Øje har Deutsche Seewarte undersøgt Spørgsmaalet om, hvorvidt Vejen bør lægges udenom Norge eller indenfor Lofoten gennem de norske Fjorde.

Det statistiske Materiale, paa hvilket Seewarte har maattet bygge, synes ikke overvældende, idet det foruden Materiale fra meteorologiske Stationer kun omfatter Iagttagelser fra 10 Dampere i Aarene 1904—1906 eller ialt 48 Rejser til eller fra Hvidehavet. Rejserne fordeler sig ligeligt paa Ud- og Hjemrejser, men kun 14 Rejser er lagt udenom, medens 34 gaar indenom. Udrejsen er tidligst tiltraadt i sidste Halvdel af Maj, og Hjemrejsen er senest tiltraadt i Oktober.

Efter en grundig Undersøgelse kommer Deutsche Seewarte til det Hovedresultat, at paa Udrejser bør Skibe, naar Vejret er saa godt og sigtbart, at man kan holde sig nogenlunde nær ved Kysten, lægge Vejen udenom, hvorimod man med daarligt eller ikke absolut sigtbart Vejr samt paa Hjemrejser bør lægge Vejen indenom.

Grosserer-Societetets Komite har afgivet nedenstaaende Responsum angaaende Nykjøbing, Sjælland.

Jeg tillader mig herved at anmode den ærede Komite om godhedsfuldt at afgive Responsum i følgende Sag:

Jeg har købt en Sejlerladning Majs paa 100 Tons cif god dansk Havn (altsaa uden sædvanlige Undtagelser). Da Destinationen saa bliver forlangt, opgiver jeg Nykjøbing, Sjælland. Herpaa svarer Sælgeren, at nævnte Havn ikke er god dansk Havn, samt annullerer han Forretningen, da Destinationen ikke er bleven rettidig opgivet.

Jeg tillader mig nu at forespørge, om Sælgeren har Ret til at refusere Nykjøbing, Sjælland som god dansk Havn.

C.

Responsum: For en Sejlerladning paa 100 Tons er Nykjøbing, Sjælland god dansk Havn.

Skibsfarten paa Lübeck i 1906. Til Lübeck ankom i 1906

109 danske Dampskibe med ialt 43,978 R.-T.N.			
og 175 — Sejlskibe	—	7,554	—
ialt 284 danske Skibe	—	51,532	—
modi 1905..288	—	—	38,696
— - 1904..221	—	—	38,418
— - 1903..283	—	—	49,735
— - 1902..210	—	—	30,983

Der kan altsaa for det forløbne Aar konstateres en betydelig Fremgang for dansk Skibsfart paa Lübeck.

Frømgangen skyldes hovedsagelig et forøget Antal store danske Fragtdampere. Alene i Kulfarten mellem England—Skotland og Lübeck var der beskæftiget c. 30 store danske Dampere. Yderligere har der været en Stigning i Antallet af de Smaadampere under dansk Flag, der regelmæssigt overfører levende Slagtekvæg fra Danmark til Lübeck.

I Løbet af Aaret har der fundet en ny Regulering af Skibsfartsafgifterne Sted i Lübeck. I Særdeleshed er Afgifterne for smaa Skibe bleven mindre, men ogsaa for større Skibe har en formaalstjenlig Formindskelse fundet Sted. Der er derved skaffet Skibsfarten paa Lübeck væsentlige Lettelser.

De mellem Danmark og Lübeck gaende Dampskibe, der hovedsagelig beskæftiger sig med Stykgodstrafik, har ogsaa i 1906 haft god Beskæftigelse.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Dansk Skibsfart paa Bordeaux i 1906. Antallet af saa vel ind- som udgaaede danske Skibe har været i 1906: 24 Dampskibe med 20,472 Tons og 2 Sejlskibe med 329 Tons, ialt 26 Skibe med 20,801 Tons; imod i 1905: 15 Dampskibe med 14,181 Tons og 5 Sejlskibe med 2,024 Tons, ialt 20 Skibe med 16,205 Tons.

Ligesom i 1905 og de foregaaende Aar er der i 1906, med Undtagelse af noget Returgods og en Del Transitvarer, intet af Betydning indkommet direkte fra Danmark til Bordeaux (altsaa ingen danske Varer).

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Danske Skibsrederees gensidige Forsikringsforening for Søfolk afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin ordinære Generalforsamling Onsdag d. 3. Juli i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ Plads 13.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Brd. er atter tiltaget i Antal og Styrke; Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Brd., men nordvestlige Syd for 48° N. Brd. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og Syd og Sydvest for disse hersker der en Del Vindstille og svagere Vinde.

Juni er, hvad de store Damperruter til New York angaar, en af de roligste og tørreste Maaneder i Aaret.

Kystvinde. Ved de engelske Kyster og i Biskaya Bugten er Vindene meget foranderlige, ogsaa Vindretninger mellem NØ. og Ø. forekommer hyppigt. Ved Portugals Kyst er Vinde mellem NV.—NØ. fremherskende. Ved Madeira og de Kanariske Øer optræder Passaten og paa den afrikanske Kyst SV. Monsunen allerede fra Liberia. Fra Kap Palmas til Togo forekommer i Juni ofte Tornados.

I St. Lawrence Bugten paa den amerikanske Side træffer man ofte længe vedvarende østlige Vinde, der bringer fugtigt og koldt Vejr. I Farvandene ved New Foundland og De forenede Staters Østkyst er Vinde mellem S. og SØ. med Taage hyppige. Ved Sydaternes Kyst forekommer ofte Uvejr med NØ. Vinde; paa Bahama

Øerne og ved Florida Vinde mellem NØ. og SØ. (Passat) og ved Meksikos Kyst Vinde mellem SSØ. og SØ.

Storme. Øst for New Foundlands Banken, hvor Vinden ogsaa paa denne Aarstid forholdsvis hyppigt naar en Styrke af 8, har man i Juni ikke over 6,5 pCt. Storme, medens der i Januar samme Steds forekommer 37,6 pCt. Størst Stormhyppighed har man i Juni i Bæltet fra 50° N. Brd., 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen til Bermudas Øerne. Strækningen Syd for Linjen: Lissabon—Azorerne—Florida Strædet er stormfri.

Taagehyppigheden er i det hele tiltaget siden Maj, ikke blot ved New Foundlands Bankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, hvor der over store Strækninger kan iagttages over 200 Taage-timer, men ogsaa ved Kanalgrundene (indtil 40 Timer). Syd for 40° N. Brd. er Vejret, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Hatteras saa godt som taagefrit; kun kan der under Portugals Kyst forekomme nogen Tange.

Drivisens Fremtrængen plejer at vedblive indtil Midten af Juni; fra det Tidspunkt gaar Iagrænsen tilbage mod NV. først langsomt, men fra Midten af Juli med større Hurtighed.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger der er indløbet indtil 18. Maj, at de arktiske Ismasser, der driver paa de store New Foundlands, Banker er bleven større og er trængt længere frem mod Øst og Syd. De har allerede naaet og til Dels overskredet de forenede Ruter for de vestgaaende Dampere.

Øst- og Sydkysten af New Foundland og SØ. Kysten af Ny Skotland er isfri, og Skibsfarten paa St. Lawrence Bugten er genaabnet. I Golfen og Cabotstrædet findes endnu store Mængder af Pakis.

Middelhavet. I den sydlige Del af det østlige Middelhav er lette, monsunagtige Vinde fremherskende, der, hvad Retningen angaar, er meget stadige og bliver desto stadigere, jo længere man kommer mod Øst. Ogsaa i den vestlige Halvdel af Middelhavet, særlig ved Algiers Kyst, forekommer monsunagtige Vinde, som dog her blæser fra ØNØ. og altsaa paa en vis Maade danner Fortsættelsen af NØ. Passaten ind i denne Del af Middelhavet. Paa Strækningen fra Gibraltar til Genua og i hele det tyrrenske Hav forekommer Vindstille nu hyppigere; hist og her overstiger de endog $\frac{1}{5}$ eller $\frac{1}{4}$ af alle Iagttagelserne.

Storme er i Juni overordentlig sjældne, selv en Vindstyrke af 7 efter Beaufort's Skala iagttages kun en enkelt Gang med vestlige Vinde.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet langs med den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, forekommer hyppigst Forsætninger mod Øst, men Forsætninger mod Vest forekommer dog hist og her og undertiden i ikke ringe Grad. Fra Sicilien Øst efter indtil Port Said forekommer oftest sydlige og vestlige indtil nordvestlige Forsætninger.

Fragtmarkedet.

Det mest bemærkelsesværdige i den forløbne Uge er Nedgangen i Kornfrakterne pr. Juni fra de russiske Sortehavshavne og fra Sydamerika, hvortil Grunden maa søges i, at Priserne paa de forskellige Kornsorter, navnlig Hvede, er steget ret betydeligt, og at Kornkøbmændene derfor holder igen i Haab om yderligere Stigning, men der er næppe Tvivl om, at det ringere Begær efter Tonnage kun er forbigaaende, særlig for La Platas Vedkommende. I andre Retninger er der ikke indtraadt Forandringer af nogen videre Betydning, men Tendensen

i de forskellige Markeder er ikke saa lovende som for et Par Uger siden. Forretningen ligger de fleste Steder noget slæbende, og navnlig skuffer Østersøen, som ellers nu skulde begynde at udfolde en Del Aktivitet, i meget betydelig Grad, idet Laster fremdeles kommer overordentlig sparsomt frem, i Særlighed for prompt Lastning, ja selv pr. anden Halvdel af Juni synes der at være betydelig færre Laster, end der ellers plejer at være paa den Aarstid, og Kombinationerne er tilmed gennemgaaende daarlige for Dampere paa over 500/600 Stds. Det ser næppe ud til at nogen Bedring i Østersømarkedet vil komme de første Uger, og navnlig savnes de betydelige Kornafskibninger, som fandt Sted i Fjor og i Forfjor fra St. Petersburg etc. Arbejdervanskeligheder opstaar endvidere hyppigt (for nylig i Wiborg Distriktet), og den Slags betyder jo kun Ophold og dette igen Tab for Skibene.

Det østlige Marked er maaske det eneste, som ligger fast for Øjeblikket. Fra Kurrachee er saaledes betalt 17/ til to Havne U. K. eller Kontinentet pr. Juni, og Bombay har sluttet til 19/ à 20/ Dødvægt, ligeledes for to Lossehavne. Kalcutta har betalt 5 Dollars til U. S. og 5,4 Rupees for Kul til Bombay eller Kurrachee. For Palmekærner sluttetes en Juni Baad til 24/ til Marseille, og for Sukker fra Java til U. S. eller Evropa fandt et Par Befragtninger Sted til 26/3. For Ris fra Saigon betaltes 21/3 à 22/6 til Evropa pr. Juni/Juli.

Sortehavet etc. er flovet en Del af for de russiske Havnes Vedkommende, til Dels grundet paa Kornmarkedets Strambed og paa smaa Beholdninger i Udskibningshavnene. Fra Odesa eller Nikolajeff er Raten for store Dampere til udsøgt Havn gaaet fra 8/6 à 8/9 ned til 7/3 à 7/6, men for mindre Baade kan endnu faas 9/6 à 9/9 N. C. Azoff er stille paa Basis af 9/9 Rotterdam, 10/3 „any“. Sulina har ikke fragtet meget, men Raterne er hævede, nemlig 8/9 L. H. A. R., 9/3 Hamburg pr. Juni, som Følge af daarlige Ekspeditioner. I Lørdags var der saaledes c 70 Dampere i Havnen. Donauen har taget en Del Baade og betalte indtil 11/3 L. H. A. R. prompt, men pr. ultimo kun 10/3 à 10/9. I Mangel af Korn sluttetes Erts fra Poti til 11/3 Rotterdam, 12/ Middlesbro, og for Salt betaltes 12/ Eupatoria/Reval (6,100 Tons Baad), samme Rate til Riga (5,600 Tons Baad).

Middelhavet har holdt sig ganske godt for prompt Lastning, men der har ikke været sluttet meget, da Befragterne kun har fragtet for de mest presserende Ordre. For Erts betaltes 7/9 Villaricos/Maryport, 6/4¹/₂ Carthagena/Middlesbro, 6/3 Algier/Rotterdam, og for Esparto sluttetes en Damper paa 1,203 Netto Reg.-Tons til £ 850 Tunis/Burttisland. Fra Sicilien (3 Pladser) fik en 3,300 (Dødvægt) Tons Baad £ 1.600 for Stykgods til Hamburg, prompt. For Salt Cadiz/Halifax betaltes 6/6 pr. Juni (2,000 Tons Baad). Ertsraterne fra Bilbao er omtrent uforandret paa Basis af 4/10¹/₂ à 5/ Middlesbro, 5/1¹/₂ à 5/3 Glasgow.

Nordamerika har ikke meget at byde paa, og kun spredte Befragtninger af de enkelte Varer fandt Sted. Saaledes betaltes der 2/4¹/₂ pr. Qr. New York/Havre, 15/ Fosfat Tampa/Memel, 20 Cents Petroleum New York/Hongkong, 4,35 Dollars Kul Norfolk/Manilla. Fra Golfen sluttetes lidt Træ, bl. a. til 93/9 Pensacola/Vestitalien, én Havn, 96/3 to Havne, 83/9 Holland og U. K. 82/6 Sapelo/U. K. eller Kontinentet. Paa Netto Charter pr. Juni betaltes 10/3 fra New Orleans eller Galveston. Det kanadiske Marked er stille; der betaltes 36/3 St. John/Cardiff, 42/6 Hopewell Cape til Englands Vestkyst.

La Plata er flovet ganske betydeligt af, og efter at Raterne for en halv Snes Dage siden var oppe paa 15/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, har der senere været sluttet ned til 13/6 O. C. pr. prompt, medens Buenos Aires sluttete til 11/9 og Bahia Blanca til 13/ à 13/3. Det ventes dog, at Markedet snart skal komme op igen.

Østersøen er i en meget sørgelig Forfatning for prompt Lastning. Laster er nemlig knappe, medens Tonnage udbydes til Overflod, og Følgen heraf er, at Raterne i det aabne Marked er trykket saa langt ned, at de næsten ingen Fortjeneste levner, ja i enkelte Tilfælde kun giver Tab. Kornlaster findes saa at sige slet ikke. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi to Pladser Kemi til London £ 980 for 800 Std. Damper, Frs. 33 Favn Shortprops (216 Kbf.) Sydfinland/Calais, 20/ Gefle D/B. B. (to Pladser til West Hartlepool, 26/ Sundsvall (to Pladser)/Cardiff, 21/6 Uleåborg (tre Pladser)/Hull, Frs. 27 D/B. ¹/₄ Boards Windau/Antwerpen, Frs. 25/26 D/B. Riga/Ghent, Frs. 29 Rouen. Fra Libau noteres 9 d. Havrebasis London eller Rotterdam, 9¹/₂ Antwerpen, 20/ à 21/ D/B. for Smaadampere til Kulhavn paa Østkysten. Heller ikke de tyske Pladser har noget videre at byde paa, og fra Königsberg etc. er Dampere ofte gaaet i Ballast til England. For Sveller fra Danzig, Memel etc. noteres kun 5/3 à 5/9 til god Østkysthavn.

Kulfragterne viser ikke megen Forandring i nogen Retning, og Ekspeditionerne er gennemgaaende noget bedre end de ellers i den sidste Tid har været. Der er fremdeles en Del Begær efter Tonnage fra Østkysten til Rotterdam til 3/9 à 4/, Antwerpen 4/1¹/₂ à 4/4¹/₂. I andre Retninger betaltes 4/ à 4/6 Kronstadt, 4/9 Port Kunda, 4/ à 4/1¹/₂ Swinemünde, 4/3 Helsingfors, 4/1¹/₂ à 4/4¹/₂ Kiel, 3/10¹/₂ à 4/ København, 4/3 Bordeaux, 7/9 Genua eller Savona, 8/ Barcelona, 7/9 à 8/ Venedig. Fra Cardiff er der bleven sluttet til 5/ Kronstadt, 4/9 Aarhus, 5/9 Oporto, 6/ Lissabon, Frs. 7³/₄ à 8 Algier, 8¹/₂ Marseille, 7/3 à 7/9 Genua, 6/7¹/₂ Aleksandria, 5/10¹/₂ Port Said, 9/9 à 10/ Colombo, 14/ à 14/3 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Østersømarkedet ligger siden forrige Uge lige roligt; fra nogle Pladser er det maaske endog en Kende flovere, og nogen Udsigt til væsentlig Bedring er der desværre ikke i Øjeblikket. Fra Bottenhavet noteres Gefle/Flensborg 21 Mark, Geestemünde 27 Mark, Søderhamn/Sønderborg, Rostock 22 à 23 Mark, Gamle Karleby/Barrons wharf Medway not afloat 32/6 à 33/. Fra Hvidehavet noteres bl. a. Archangel/Thames Stav (afloat) 40/ à 42/6. Nordsøen synes gennemgaaende at være noget livligere; fra Bremen noteres for Gips til Helsingfors, Sødertellje, Stockholm 5¹/₂ à 6 Mark samt Oljekager til engelsk Kanal 6/. Fra Nordfrankrig noteres saaledes allerede nu flere Ladninger Oljekager til svenske Sundhavne pr. Juli/August til 10 Frs.; til denne Rate blev der forøvrigt i sidste Uge sluttet en Sejler Dunkerque/Danmark med Afładning sidste Halvdel Juni. Fra Poole og Fowey udbydes adskillige Ladninger Clay saaledes til Hamburg 5/9 à 6/, Petersborg 8/, Riga, Reval 7/ à 7/6. Kotka 6/ à 6/3.

Fra Norge noteres en Del Isfragter saaledes til London 6/6, Guernsey 9/6, Portsmouth Onay 7/ à 7/3, Lorient 12 Frs., Calais 9 Frs.

Generalforsamlinger.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab

har afholdt sin ordinære Generalforsamling den 22. ds. Bestyrelsens Formand, Geheimeatsraad Bramsen, aflagde Aarsberetningen. Under Forsamlingens Tilslutning mindedes han i hædrende og anerkendende Ord Selskabets afdøde Stifter, Konsul Mørch, der havde indlagt sig saa store Fortjenester af Selskabet.

Selskabets Flaade var bleven formindsket med et Skib, der var forlist. Man havde afskrevet hele dette Tab, 113,000 Kr., paa Regnskabet. Af Selskabets øvrige 11 Skibe havde de ældre væsentlig kun været i Fart i Nord- og Østersøen,

medens de ny tillige havde været i transatlantisk Fart. Fragterne havde været noget bedre end forrige Aar, men andre Momenter, deriblandt usædvanlig mange Havarier, havde virket i modsat Retning. Aaret kunde kun betegnes som et Middelaar, og naar man dog kunde uddele 8 pCt. i Udbytte, skyldtes det Forbindelsen med Det nordiske Dampskibsselskab i St. Petersborg. Der var nu sluttet en Kontrakt med dette Selskab, som nærmere bestemte Forholdet mellem de to Selskaber, og hvorefter bl. a. Udbyttet vil blive fordelt efter hvert af de to Selskabers Aktiekapital. Ved denne Kontrakt er Samarbejdet mellem de to Selskaber sikret. Bestyrelsen havde fremdeles beskæftiget sig meget med det store Projekt, Tilvejebringelsen af Kystlinjer ved Sortehavet m. m. En saadan Udvidelse vilde vistnok kunne blive fordelagtig, men Bestyrelsen agtede dog at gaa frem med stor Forsigtighed. Taleren gennemgik dernæst Regnskabet.

Grosserer Messerschmidt udtalte sig imod, at Selskabet var Selvsassurandør. Han advarede imod at benytte Aktiekapitaludvidelsen, 5 Mill. Kr., for hurtigt.

Bramsen: Lovene foreskrev Selvassurancen, og denne var dermed given. Aktiekapitaludvidelsen sigtede paa Sortehavslinjerne, og Ledelsen af denne Udvidelse og af hele denne Del af Virksomheden faldt naturligt paa det russiske Selskab.

Der gaves enstemmig Decharge, Revisorerne genvalgte.

Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Kontreadmiral V. Hansen, dirigerede og aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Foreningens Sømandshjem i Hull, Liverpool og Marseille har haft jævn god Fremgang, de to første til Trods for den ny engelske Indvandringsslov, som i Begyndelsen syntes at skulle skade dem en Del. Hjemmet i Rotterdam er overtaget af de oprindelige Stiftere og stettes ikke længer af Foreningen.

Kassereren, Generalkonsul van Haarst, fremlagde Regnskabet for 1906, for hvilket der enstemmigt gaves Decharge.

Af Bestyrelsens afgik efter Tur Kontreadmiral Hansen, som genvalgte, og i Stedet for Borgmester O. Schwartz i Skagen, som ønskede at udtræde, valgtes Konsul, Mægler L. v. d. Hude i Svendborg.

Den 11. Maj d. A. aabnedes Foreningens ny Sømandshjem i Hamburg, Hafenthor 3. Den fire-Etages Bygning, som tidligere har tilhørt Evangeliska Fosterlandsstiftelsen i Stockholm er erhvervet paa meget rimelige Villkaar og har en for sit Formaal særdeles praktisk Beliggenhed lige ved Frihavnsanlægene og ved St. Pauli Landungsbrücke, altsaa midt i Havnecentret. Den indeholder 16 Værelser med Læse- og Skrivestue, Officersværelse for Kaptajner og Styrmand samt Bestyrerbolig og kan yde Plads til c. 40 Mand. Skibsreder Alex Berentsen, Skibshandler Holm og Skibsmægler Rasmussen har paataget sig Hvervet som stedlig Bestyrelse af Hjemmet, og som Tilsynscommité fungerer velvilligst de tre nordiske Landes Generalkonsuler Améen, Schanche og Weimann. Som Bestyrer er ansat Kaptajn Lauritz Larsen fra Arendal, som i mange Aar har faret paa Hamburg og derfor er godt kendt med Forholdene paa Stedet.

Dansk Navigatør-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Viceformanden, Translater Balthazar Pedersen meddelte, at Bestyrelsen havde valgt Styrmand Jønsson til Formand i Stedet for Kaptajn Gøtche, der ofte var fraværende paa lange Rejser og derfor havde ønsket at fratræde. Han meddelte endvidere, at Admiral Richelieu havde nedlagt sit Mandat som Foreningens Æresmedlem. Paa Bestyrelsens Vegne foreslog Viceformanden at vælge Kaptajn Lohmann til Æresmedlem af Foreningen. Forslaget vedtoges enstemmigt.

Formanden, Styrmand Jønsson, aflagde Beretning:

Den 27. Januar holdt Navigationslærer Funder Foredrag i Foreningen om Kompassets Historie. Dette Foredrag fortsattes og afsluttedes senere ved et Møde i Marts Maaned. Medlemsbladet har indeholdt en Række betydningsfulde Artikler. Saaledes har der været anket over Forholdene ved Mønstringskontoret.

Martsnummeret af Bladet indeholdt en Tale af K. M. Klausen, som kræver, at ogsaa fraværende Sømand skal have Lejlighed til at afgive deres Stemmer, naar Loven om Valgrettens Udvidelse bliver gennemført. Han kræver ligeledes Pensionsret for de færende Sømand i „Grønlandske Handel“. En Sporvognsstyrer har nu større Pension end en Grønlandsfarer. Ministeren stillede sig imødekommende over for dette Krav.

I Maj forlangte vi i en Skrivelse en Forbedring af Styrmandsaspirantens Stilling. Skibsreder Carl og Balthazar

Pedersen har ført en Forhandling om Sagen. Skibsfører-Foreningen har ikke villet gaa med til vore Krav, og det samme gælder Dampskibsrederi-Foreningen. Admiral Richelieu forhøjede dog deres Løn med 5 Kr. maanedlig og indrømmede dem Ret til at deltage i Vagten, naar Skibet ligger i Havn. — I „Copoly“-Sagen ansaa vi Styrmand J. Petersen for at være forurettet og tog os af hans Sag. Ved Forlig bragte vi det dog dertil, at han fik 225 Kr. i Erstatning. — Foreningen har ogsaa arbejdet for at faa en Nædhavn ved Bornholm.

Foreningen har ligeledes virket for, at Synsprøven for Søfolk foretages paa en mere praktisk Maade. Sagen blev fremdraget i Fællesrepræsentationen, men siden har man intet hørt til den.

Formanden gennemgik derefter Regnskabet. Indtægten havde udgjort ialt Kr. 5,885.05, heraf Kassebeholdning den 1. Januar 1906 Kr. 709.99. Medlemskontingent Kr. 4,241.20. Blandt Udgifterne, tilsammen Kr. 5,885.05, anføres: Udgivelse af Medlemsbladet Kr. 1,316.57. Husleje Kr. 400, Kontingent til Fællesrepræsentationen Kr. 200, Lønninger Kr. 1,600. Kassebeholdning d. 31. December 1906 var Kr. 1,083.94.

Ved Statusopgørelse den 1. Januar 1907 ejede Foreningen ialt Kr. 7,931.75, deraf indestaaende i Bikuben Kr. 5,132.23, kontant Kassebeholdning Kr. 709.99, Inventar Kr. 755.35, Tilgodehavende hos Medlemmer Kr. 1,282.

Den 1. Januar 1907 ejede Foreningen Kr. 8,375.38, deraf indestaaende i Bikuben Kr. 5,813.06, kontant Kassebeholdning Kr. 1,083.94, Inventar Kr. 691.70, Tilgodehavende hos Medlemmer Kr. 758. Formuefremgangen i Aarets Løb var Kr. 443.63.

Det reviderede Regnskab blev enstemmigt godkendt.

De afgaaende Medlemmer af Bestyrelsen, Styrmand Jønsson, Grønlandske Handel, Styrmand Frederiksen, Østasiatisk Kompagni, Fabrikant Sørensen og Kaptajn Houmann, D. F. D. S., genvalgte, og i Stedet for Kaptajn Gøtze, der var udtraadt af Foreningen, valgtes Styrmand Sørensen, Grønlandske Handel.

Til Suppleanter valgtes Kaptajn H. P. Berg, Styrmand Christensen, Styrmand Hansen, Kaptajn Thaning og Styrmand Ulldal. Til Revisor valgtes Kaptajn Andersen, Dpsk. „Fox II“, til Revisor-Suppleanter Kaptajn Rasmussen og Styrmand Christensen.

Formanden takkede for sit Genvalg og udtalte endvidere, at Foreningens Medlemmer ikke kunde sympatisere med den Grund, Admiral Richelieu angav til sin Udtredelse som Æresmedlem af Foreningen. Grunden var et Par Artikler af en Hr. L. i Medlemsbladet. Men deri var intet insinueret om Admiral Richelieu. De gik kun ud paa, at det er vort Formaal at faa det mest mulige ud af vort Arbejde og af vor Tid. Vi kan saa udmærket godt sympatisere med det, Hr. L. skrev.

Efter en Diskussion om en paatænkt gensidig Løseforsikring og Mulighederne for et Samarbejde mellem de forskellige nautiske Foreninger, sluttede Generalforsamlingen.

Fra Sø og Land.

Bøge Navigations-skole. I den nu afsluttede 1. Eksamenstermin 1907 bestod til den almindelige Styrmands-eksamen 9 Elever. Til Eksamen i 2. Afdeling bestod 7 i Navigation, 7 i Soret og Handelsvidenskab, 6 i Geografi og Vejrlære og 6 i Engelsk. 2 bestod Fiskeskipperprøven og 3 Sætteskipperprøven.

Matros C. G. E. Hansen, der var forhyret med Skonnert „Margrethe“ af Æreskjøbing, blev, i Følge R. B., den 15. de., da Skibet passerede Fønøsun, slaaet over Bord af Sejlet og druknede. Den forulykkede var 23 Aar gammel og hjemmeboende i Hillerød.

Ved de fornylig afsluttede Maskinisteksaminer ved Orlogsværftet indstillede sig: Til Maskinpasserprøven 14, hvoraf 11 bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 77, hvoraf 59 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamen indstillede sig i Hovedprøven 30, hvoraf 17 bestod; i Hjælpefagene 3, hvoraf 1 bestod; i Maskinfagene 2, hvoraf 1 bestod og i Elektroteknik 33, hvoraf 23 bestod.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Marts Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 730 Havarier mod 731 i samme Maaned 1906, deraf 549 Dampskibe og 181 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 196, Sammenstød 246, Anløbning af Nødhavn 57, Maskinskade 57, beskadiget af Is 12, af Ild 22, af haardt Vejr 79, forskellige Aarsager 57, sunket 1, forladt 3. Ialt 86 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 83 i samme Maaned 1906, deraf 34 Dampskibe og 52 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 42, Sammenstød 10, Maskinskade 3, beskadiget af Is 2, af Ild 4, forskellige Aarsager 1, forsvundet 11, kæntræt 2, sunket 5, forladt 3, Kondemnation 4.

Flambro, Dpsk. af West Hartlepool, er paa Rejsen fra New Orleans med Bomuldsfrøer indkommet til Nyborg med Tab af sine Raade samt en Del ovenbords Skade, ligesom ogsaa Ladningen har lidt en Del.

Albertine, Tjalk af Hamburg, har, paa Rejsen fra Lysekil til Rødsburg med Brosten, mistet en Mast og nogle Sejl. Skibet, der maatte hejse Nødflag, blev bugseret hertil af Dpsk. „Castor“ af Kjøbenhavn for at losse og reparere, før Rejsen kan fortsættes til Bestemmelsesstedet.

Euphenia, Dpsk. af Lübeck, har, paa Rejsen fra Blyth til Kronstadt med Kul, stødt mod Sten udfor Landskrona, hvorved Bunden har lidt betydeligt. Skibet indkom hertil for at losse og reparere.

Carl, Galease af Lomma, kom, paa Rejsen fra Aalborg hertil med Cement, paa Grund ved Helsingør. Svitseras assisterede Skibet flot i uheskadiget Stand og ind hertil. Bjergelønnen afgøres ved Voldgift.

Vejle, Dpsk. af Mariager, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Haderslev faaet en Del Maskinskade. Skibet er af Slæbedpsk. „Tora“ bragt hertil for at reparere.

Jeanne, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Taage været paa Grund ved Bogrunden tæt ved Lungøen; kom flot ved egen Hjælp og ind til Hernesand. Skibet har faaet et mindre Hul forude.

Svanen, Skonnert af Rønne, paa Rejse fra Aalborg til Hjemstedet med Cement, er i læk Tilstand ankommet til sit Bestemmelsessted. Lækagen skyldes Kollision med et Barkskib i Kattegat.

Botnia, Dpsk., har i Grimsby været i Kollision med Kajen og faaet Stævnen saa stærkt beskadiget, at Reparation er nødvendig, før Skibet kan genoptage sin Fart.

Erna, Kutter af Frederikshavn, kom ved Gammel Skagen paa Grund, men kom med Assistance af Torpedobaaden „Hvalrossen“ atter flot med Tab af Slingrekølen og blev indbragt til Frederikshavn.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 25. ds. sattes den anden af de 5 Dampere, som Det Østasiatiske Kompagni har bestilt hos Burmeister & Wain, i Vandet. Afløbningen foregik smukt og overværedes af Professorer og Studerende fra Polyteknisk Læreanstalt.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til den anden af de Dampere, der skal betjene Ruten til Bangkok.

C. HANSEN,

BJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

VB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

"IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 28. Maj).
Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 27. ds. for Antwerpen. — Alexandra, Rabe, afg. fra Kristiania 22. ds. til Boston. — Algarve, Borries, ank. hertil 26. ds. fra Lissabon. — Anglo Dane, Wiberg, ank. om til Skutskær 27. ds. fra Sundsvall. — A. N. Hansen, Paase, afg. herfra 25. ds. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. om til St. Petersborg 23. ds. herfra. — Arkansas, Petersen, afgik fra Aalborg 23. ds. til Philadelphia. — Arno, Strubberg, ank. om til St. Petersborg 26. ds. fra Reval. — Axelhus, Søberg, ank. om til Riga 25. ds. herfra. — Baron Stjernblad, Clauson Kaae, ank. til London 26. ds. herfra. — Beira, Lunge, ank. om til Jarnäs 19. ds. fra St. Petersborg. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Lissabon 26. ds. hertil. — Christian IX, Holm, pass. Holtenau 28. ds. for Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. fra Kristianssand 25. ds. til New York. — Dagmar, Larsen-Bogvad, afgik fra Tarragona 27. ds. til Denia. — Douro, Mortensen, ank. til Stockholm 26. ds. herfra. — Esbjerg, Strufve, ank. om hertil 20. ds. fra Libau. — Florida, Andersen, afgik fra New York 26. ds. til Baltimore. — Frederik, Thomsen, afgik herfra 24. ds. til St. Petersborg. — Faronne, Kromann, ank. om til Frederikshavn 27. ds. fra St. Petersborg. — Georgius I, Sørensen, ank. til Smyrna 27. ds. fra Konstantinopel. — Hengest, Harder, ank. til London 26. ds. fra Hull. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 23. ds. til Kristianssand. — Hjelm, Sørensen, ank. om hertil 25. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik herfra 26. ds. til Rotterdam. — Jolantha, Sionsen, afgik fra Riga 24. ds. til Rouen. — Kasan, Hansen, ank. hertil 28. ds. fra Antwerpen. — Kentucky, Andresen, ank. om til Petersborg 12. ds. fra Reval. — Kiew, Jørgensen, ank. om til Libau 25. ds. herfra. — Kursk, Goumessen, pass. Brunsbüttel 25. ds. for Bordeaux. — Leopold II, Rasmussen, ank. til Antwerpen 13. ds. herfra. — Louise, Kruse,

ankom til Königsberg 26. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, ank. om hertil 18. ds. fra Stettin. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ank. om hertil 28. ds. fra Boston. — Moskov, Meldahl, afgik fra Rouen 25. ds. til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 27. ds. fra Libau. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Boston 25. ds. fra Kristiania. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ank. om til Antwerpen 20. ds. fra Riga. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. om til Riga 24. ds. herfra. — Omsk, Jonsen, afg. fra Libau 25. ds. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. om hertil 21. ds. fra Kristiania. — Pern, Christensen, ank. om hertil 26. ds. fra Hull. — Pregel, Olsen, ank. om hertil 23. ds. fra Hull. — Texas, Hansen, afg. fra New Orleans 19. ds. hertil. — Thyra, Mikkelsen, ank. til Hull 26. ds. fra Libau. — Tiber, Bech, afgik fra Riga 26. ds. til Antwerpen. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Swansea 27. ds. til Livorno. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 28. ds. hertil. — Viking, Meyer, ank. om til Stockholm 28. ds. herfra. — United States, Wulff, ank. til New York 28. ds. fra Kristianssand. — Riberhus, Bønnelykke afg. herfra 28. ds. til Riga. — Laura, Aasberg, afg. herfra 28. ds. til Leith. — Ceres, Gad, afg. fra Reykjavik 25. ds. til Leith. — Vesta, Godfredsen, afgik fra Leith 28. ds. hertil. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 23. ds. fra Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, afgik fra Blyth 26. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, afg. fra Bilbao 25. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. om til Stettin 28. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. om til Blyth 27. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. om til Methil 27. ds. — Dan. Th. H. Petersen, afgik fra Stettin 28. ds. — Uffe, J. M. Petersen, afg. fra Tyne Dock 24. ds. — Knud II, Meyer, afgik fra Bilbao 26. ds. — Danmark, Kraemer, ank. til Sunderland 26. ds. — Ragner, Holst, ank. om til Middlesbro 26. ds. — Skjold, Rise, ank. til Riga 26. ds. — Halldan, Hansen, ank. til Wiborg 25. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til Dublin 26. ds. — Svend II, C. W. Jensen, afgik fra Bilbao 24. ds. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Neu Fahrwasser 27. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afgik fra Ghent 25. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Nantes 27. ds. — Vagn Mahncke, afgik fra Riga 26. ds. — Ulf, Drescher, afgik fra Sundsvall 25. ds. — Leif, Huus, ank. til Søderhamn 26. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ankom til North Shields 27. ds. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Nicolajeff 10. ds. til Bergen. — Generalkonsul Pallisen, Stoltenberg, afg. fra Kronstadt 23. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til St. Petersburg 22. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Pugwash 15. ds. — Excellence Plesko, Christensen, ankom til Blyth 17. ds. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ankom til St. Petersburg 14. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra St. Vincent 18. ds. til Silloth. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Blyth 27. ds. til St. Petersburg. — Johan Siem Petersen, ankom til St. Petersburg 19. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Birkenhead 25. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, afgik fra Königsberg 24. ds. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 26. ds. — Hamlet, Lau, ankom til Rotterdam 21. ds. — Helge, Olsen, afg. fra Walsend 24. ds. — Rolf, Olsen, ankom til Kronstadt 23. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ankom til Kronstadt 26. ds.

Heimdal. Helga, Olsen, afgik fra Seaham 25. ds. — Martha, Christensen, afgik fra Hernesand 22. ds. — Elna, Rathje, ankom til Archangel 25. ds. — Therese, Pedersen, afgik fra Neufahrwasser 24. ds. — Simone, Møller, ankom til Rouen 26. ds. — Jeanne, Løffler, ank. til Ghent 22. ds. — Vera, Risø, ankom til Dunkerque 25. ds. — Daisy, Leth, ankom til Rouen 22. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ank. til Esbjerg 27. ds. — Nancy, Jessen, afgik fra Riga 26. ds. til Arbroath. — Nautik, Nielsen, afg. fra Burryport 27. ds. til Malmø. — Nordseøen, Gram, ank. til Jakobstad 22. ds. — Nexos, Basse, afg. fra Sundsvall 25. ds. til Havre. — Nora, Pedersen, ank. til Antwerpen 24. ds. — Fylla, Christensen, ankom til Antwerpen 25. ds. — Gerda, Iversen, ank. til Cherbourg 25. ds. — Hebe, Nielsen, ank. til Rotterdam 24. ds. — Napoli, Brinch, afgik fra Riga 23. ds. til Ghent. — Bodil, Larsen, ankom til Reval 27. ds. — Dagmar, Mathiasen, ankom til Hernesand 23. ds.

Uranla. Polarstjernen, Branth, ank. til Brake 22. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Huelva 23. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afgik fra Methil 23. ds. — Urania, Clausen, afg. fra Hamburg 26. ds. — Svend, Petersen, afgik fra Bona 24. ds.

Nordseøen. Nordland, Møller, ankom til Dordrecht 23. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til Repola 17. ds. — England, Andersen, afgik fra Libau 25. ds. — Holland, Poulsen, ank. til Burntisland 26. ds. — Rusland, Madsen, ankom til Arensburg Øsel 22. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, ankom til Lübeck 21. ds. — Karen, Eriksen, ankom til St. Petersburg 23. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, afg. fra Stettin 25. ds. til Jakobstad. — Alexy, Lorentzen, ankom til Whitehaven 23. ds. — Dagny, Fischer, ank. til Sundsvall 15. ds. — Mary, Clausen, ank. til Ghent 25. ds.

Kjøbenhavn. Carl Hecksber, Starck, afgik fra Helsingør 25. ds. til Grangemouth. — Normannia, Erichsen, ank. til Lübeck 21. ds. — Canadia, Nielsen, ankom til Rotterdam 25. ds. — Livonia, Skov, ank. til St. Petersburg 23. ds.

Østersøen. Patria, Jespersen, ankom til Rotterdam 26. ds. — Gratia, Mathiesen, ank. til Lübeck 23. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Tynen 24. ds. til Stettin. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 21. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Riga 20. ds. — Sarmatia, Pedersen, ankom til St. Petersburg 20. ds.

Inga. Flandria, Sørensen, ankom til Grangemouth 26. ds. — Carbonia, Lindberg, ankom til Königsberg 27. ds. — Estonia, Nielsen, afgik fra St. Petersburg 26. ds. til West Hartlepool.

Dan. Selandia, Troensegaard, afg. fra Reval 27. ds. til Åbo. — Secalia, Jensen, ankom til Kronstad 23. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Dalsbruk 24. ds. — Brattingsborg, Suenson, ankom til Riga 27. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. fra St. Petersburg 22. ds. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Newcastle 27. ds. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Repola 20. ds. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Newcastle N. B. 25. ds. — Kronborg, Hveissel, ank. til Mobile 2. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Trångsund 18. ds. — Skanderborg, Jensen, ankom til Newcastle 20. ds. — Stegelborg, Lund, ank. til West Hartlepool 27. ds. — Stjerneborg, Lund, ankom til Genua 27. ds. — Søborg, Fischer, ankom til Grimsby 27. ds. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Bona 15. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. ti Frederikshavn 24. ds. — Klampenborg, Jensen, ank. ti St. Petersburg 25. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. ti Genua 20. ds. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Sunderland 29. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Stettin 28. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kronstadt 24. ds. — Ulfborg, Eriksen, afgik fra Newcastle 27. ds. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Warkworth 25. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. fra Hull 24. ds. — Dansborg, Kühl, ankom til Bona 22. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til Kronstadt 26. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. til St. Petersburg 21. ds. — Taarnborg, Matzen, ankom til Grimsby 24. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afgik fra Neufahrwasser 29. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. til St. Petersburg 24. ds.

Svendborg. Sve ndborg, Møller, ank. til Kronstadt 2 ds. — Peter Mærsk, Bergesen, afgik fra Wiborg 22. ds.

Havet. Fyen, Bergesen, ankom til Libau 22. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afg. fra Kbhvn 25. ds. til Burntisland. — Helene, Sørensen, ank. til Methil 25. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 24. ds. — Agnete, Peterson, ankom til Kiel 26. ds. — Hermia, Hansen, ankom til Methil 25. ds. — Alice, Schultz, ankom til Grangemouth 27. ds. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 25. ds. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 28. ds. ti Newcastle.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. fra Tientsin 21. ds. til Shanghai. — St. Domingo, Gabe, afgik fra Hongkong 22. ds. til Shanghai. — Cathay, C. Jensen, afg. fra Port Said 25. ds. til Hongkong. — Anamba, Juel Hanser, ankom til Frederiksstad 27. ds. — Tranquebar, Thomser, afgik fra Havre 25. ds. til Kbhvn. — Siberien, Madser, afgik fra Perim 25. ds. til Port Said. — Cambodia, Dahlenborg, ankom til Sundsvall 22. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, ankom til Tampico 18. ds. — St. Thomas, Hansen, ankom til New Orleans 19. ds. — St. Croix, Ingemann, afg. fra Vigo 27. ds. til Cadix.

Ærø. Erindring, Nielsen, ankom til Kotka 22. ds. — Enigheden, Svane, ankom til Gravelines 25. ds.

Svendseø & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Hernesand 23. ds. — G. Kock, Jørgensen, ank. ti Sundsvall 24. ds. — Peter Willmoes, Albertsen, ank. ti Båhestad 25. ds. — St. St. Blicher, Christensen, passeret Kbhvn 26. ds. — Ajax, Brorsen, ank. til Rotterdam 27. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Antwerpen 22. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. fra Cardiff 28. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Borgå 25. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Kronstadt 23. ds. ti Haukipudas. — London, Bom, afg. fra Kronstadt 25. ds. ti Heplotsund. — Paris, Tholander, afgik Kbhvn 24. ds. ti Heplotsund. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Kronstad 27. ds. til Haukipudas.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. fra St. Petersburg 27. ds. til Kotka. — Wien, Brink, afg. fra Memel 25. ds. til Haukipudas. — Roma, v. Thun, ankom til Seaham Harbour 26. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ank. til Bremen 27. ds. — Clara, Magleby, ankom til Holtenu 23. ds. — Erik Poulsen, ank. til Aarhus 25. ds. — Axel, Christensen, ank. til Honfleur 27. ds. — Josey, Damm, afg. fra Penarth 22. ds. til Kronstadt. — Hugo, Steen, ankom til Horsens 27. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ankom til St. Petersburg 18. ds. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afg. fra Kotka 26. ds. til Bremer — Wilh. Colding, Bjarnarson, ankom til Wasa 20. ds. — Angantyr, Holm, ankom til Åbo 21. ds. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, afg. fra Wasa 25. ds. til Velzen. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Brake i O. 28. ds. — Veratyr, Villadser, ankom til Swinemünde 27. ds. — Absalon, Grau, ankom til Tørefors 27. ds.

Frem. Austa, Bagger, afg. fra Ghent 26. ds. til Rendsburg. — Freja, Nielsen, afg. fra Aalborg 27. ds. til Lysekil. — Hertha, Rasmussen, ank. til Stettin 28. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, passerede Holtenu 28. ds. for Cuxhaven. — Tor, Hårstedt, afg. fra Bremerhaven 28. ds. til Frederikshavn. — Roma, Larsson, ank. ti Lørje 25. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra Windau 27. ds. — Tyskland, Danstrup, ankom til St. Petersburg 24. ds. — Frankrig, Friis, ankom til Sunderland 18. ds.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furnes Clausen, afg. fra Vejle 26. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, afgik fra Karlskrona 28. ds til Esbjerg.

Renne. Freja, Bech, ankom til Malmø 18. ds. — Ane Cathrine ankom til Kjøbenhavn 18. ds. — Prøven, Bidstrup, ankom til Slite 21. ds. — Hans Peter, Westh, ank. til Malmø 22. ds. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 24. ds. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Svødborg 25. ds. — Hermod, Grønwald, ankom til Holtenau 26. ds. — Coureer, Jakobsen, ankom til Karlskrona 27. ds.

Svendborg. Belona, Larsen, ankom til Middlesbro 19. ds. — Niels, Nielsen, ankom til Stettin 19. ds. — Martha, Larsen, ankom til Landskrona 15. ds. — Vega, Rasmussen, ankom til Riga 20. ds. — Ludvig, Larsen, ankom til Monsehole 18. ds. — Urda, Pilegaard, ankom til Folkestene 20. ds. — Leif, Andersen, ankom til Åbo 15. ds. — Haabet, Andreasen, ankom til St. Petersburg 18. ds. — Marie, Andersen, ankom til Stettin 19. ds. — Zampa, Petersen, ank. til Stockholm 21. ds. — Noah, Poulsen, ankom til Denøper 21. ds. — Christian, Jørgensen, ankom til Hudiksvall 22. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Kronstadt 22. ds. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Stettin 18. ds. — Peter, Jørgensen, ankom til Aarhus 19. ds. — Primula, Carlsen, ank. til Kjøbenhavn 20. ds. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Hudiksvall 22. ds. — Urania, Nielsen, ankom til Umeå 22. ds. — Triton, Nielsen, ankom til Helsingfors 22. ds. — Severine, Hansen, ank. til Danzig 22. ds. — Niels Juel, Olsen, ankom til Raumo 23. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ankom til Newcastle 23. ds. — Nanna, Madsen, ankom til Dnjepr 22. ds. — Erik, Christensen, ankom til Lowisa 22. ds. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 23. ds. — Ane, Jørgensen, ankom til St. Petersburg 23. ds. — Christine, Gommesen, ank. til Königsberg 24. ds. — Capella, Hansen, ankom til London 24. ds. — Martin, Wilde, ankom til Vestman-Øerne 15. ds. — Odin, Andersen, ankom til Pillau 24. ds. — Clytia, Nielsen, ankom til St. Petersburg 24. ds. — Union, Olsen, ankom til Kristiansstad 25. ds. — Saga, Clausen, ankom til Wiborg 24. ds. — Venus, Jensen, ankom til Riga 26. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Pontrioux 27. ds. — Kirstine, Sørensen, ankom til Gefte 25. ds. — Valkyrien, Hansen, ankom til Hernesand 25. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. til Newcastle 27. ds. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Bogense 26. ds. — Valdemar, Andreasen, ankom til St. Petersburg 26. ds. — Confidence, Mouritzen, ankom til Wose 26. ds. — Iris, Hansen, ankom til Aalborg 27. ds. — Frethe, Hansen, ankom til Nykjøbing S. 27. ds.

Ærs. Ariel, Christensen, ankom til Pillau 19. ds. — Pampa, Svendsen, ankom til Holtenua 20. ds. — Amor, Rasmussen, ankom til Hernesand 20. ds. — Spurven, Petersen, ankom til Hou 18. ds. — Ofelia, Clausen, ankom til Cadiz 20. ds. — Akacia, Nielsen, ankom til Flensborg 20. ds. — Dana, Pedersen, ank. til Cadiz 19. ds. — Fredensborg, Kisby, ank. til Konakry 18. ds. — Martha, Madsen, ankom til Kiel 19. ds. — Haabet, Rasmussen, ankom til Marstal 21. ds. — Tyko, Eriksson, ankom til Marstal 21. ds. — Tobias, Boye, ankom til Marstal 21. ds. — Salus, Bager, ankom til Stege 21. ds. — Freya, Petersen, ankom til Horsens 27. ds. — Nauta, Stærke, ankom til Troon 22. ds. — Christine, Rasmussen, ankom til Allinge 22. ds. — Xiana, Christensen, ankom til Ramsgate 21. ds. — Marhing, Friis, ankom til Svendborg 22. ds. — Habil, Rasmussen, ankom til Douglas 16. ds. — Argus, Thomsen, ankom til Fakse Ladeplads 22. ds. — Debora, Rasmussen, ankom til Wasa 19. ds. — Ami, Christensen, afgik fra Kjøbenhavn 21. ds. til Lysekil. — Bien, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 21. ds. til Tuborg. — Frem, Haagensen, ankom til Reykjavik 22. ds. — Svalen, Rosenbeck, passerede Dungeness 18. ds. for østg. — Skirner, Rasmussen, ankom paa Kjøbenhavns Red 22. ds. — Alma Marie, Andersen, afgik fra Island 22. ds. til Leith. — Jørgen, Albertsen, ankom til Tranbjerg 23. ds. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom til Stockholm 22. ds. — Albertine, Madsen, ankom til Kjøge 4. ds. — Peter, Olsen, ankom til Kjøbenhavn 24. ds. — Ellen, Lauritzen, ankom til Kotka 23. ds. — Maren, Albertsen, ankom til Gefte 24. ds. — Else, Mortensen, ankom til Kjøbenhavn 23. ds. — Fortuna, Schmidt, ankom til Kjøbenhavn 23. ds. — Industri, Raahauge, ank. til Brightingsea 23. ds. — Mette, Andersen, ankom til Dysart 24. ds. — Danmark, Knudsen, ankom til Rio Grande do Sul 24. ds. — Fuglen, Petersen, ankom til Hernesand 24. ds. — Tertha, Krull, afgik fra Königsberg 23. ds. til Sundsvall. — Hildur, Andersen, ankom til Saundersfort 24. ds. — Marie, Weber, ank. til Hernesand 24. ds. — Vega, Hansen, ankom til Sundsvall 24. ds. — Veritus, Staugard, ankom til Stockholm 24. ds. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. til Sundsvall 24. ds. — Freden, Andersen, ank. til Bongor

26. ds. — Argo, Clausen, ank. til Falmouth 26. ds. — Nep-tun, Jensen, ank. til Malmø 27. ds. — Familiens Haub, Petersen, ankom til Stolpemünde 27. ds. — Nielsine, Christensen, ank. til Warnemünde 27. ds. — Gloria, Fabricius, ankom til Klaksvig 27. ds. — Marie, Østermann, ankom til Nykjøbing F. 27. ds. — J. Kofoed, Andersen, ankom til Arensburg 26. ds. — Ceres, Friis, ankom til Kragerø 27. ds. — J. A. Kromann, Christensen, afgik fra Pillau 25. ds. til Umeå.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pellinginger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Smaalands-Farvandet. Harbølle-Pynt. Galeasen, der laa sunket ved Harbølle-Pynt, er drevet af Grunden og antagelig sunket i dybere Vand. Vraget er forgæves eftersøgt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Fyrskibet „Malmö Redd“ ombyttes midlertidig omtrent den 28de Maj og Fyrskibet „Kalkgrundet“ omtrent den 1ste Juni 1907 med Reserverfyrskibene Nr. 26 og 21, begge mærket „Reserv“.

Ronehamn. Ved Ronehamn foretages Uddybning. Uddybningsmaskinen hejser rødt Flag eller rød Lanterne paa den Side, hvor den kan passeres. Lods bør tages, naar man ikke er lokalt kendt.

Bottniske Bugt. Blackkallen. Paa Blackkallen Baake er Topbetegnelsen borttaget, da Fyret skal anbringes paa Baaken.

Finland. Den 18de Maj 1907 er Fyrskibet „Relandersgrund“ uden for Raumo, og samme Dag Fyrskibet „Verkomatata“ i Björkösend udlagt.

Finke Bugt. Hangö. Bengtskär. Paa Bengtskär gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 1 Minut giver tre Stød, hvert af 3 S. Varighed med 3 S. Pause mellem Stødene, de to første Stød har en dyb, det tredje en høj Tone.

Viborg. Halli. Halli Fyr tændes ikke den 1ste August 1907, da det skal forstærkes betydeligt. 60° 24' 13" N. Br. 28° 9' 27" Ø. Lgd.

Tyskland. Fyrskibet „Adler-Grund“ er midlertidig ombyttet med Reserverfyrskibet „Reserve Ostsee“. Signalerne er utforandret.

Kieler Havn. Den røde Fortøjtende Dock O, hvorfra vistest hvidt, fast Fyr, og den røde Fortøjtende Dock W uden for Orlogsværftet i Kieler Havn, er inddraget.

Schleimünde Ø. Vraget 6,2 Kml. Ø. 1/2, N. fra Schleimünde er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Schleimünde. Schleimünde ny Fyr har en Lysevne af 17 Kml.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg. Det røde, faste Fyr paa den N.-lige Bølgebryders V.-ligste Duc d'Albe ved Göteborg skal tor-andres til at vise To-Lyn hver 4 S.

Fyrskibet „Grisbådarne“ er midlertidig ombyttet med Reserverfyrskib Nr. 18, mærket „Reserv“.

Norge. Barkevik. Naar Barkevik Fyrlamper tændes den 15de Juli 1907 er den forreste flyttet c. 20 Alen V. hen, saa at Fyrlinjen, N. 20° Ø. og S. 20° V., gaar fri af den V. for Oaskjær fundne 25 Fods Bo.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I 1907 forandres følgende Fyr og Fyrlamper saaledes:

Kraakenes Fyr. Lysgrænsen N. 88° flyttes længere mod N. fra Skongenepynten.

Skarvø Fyrlampe skal vise Lys med Formærkelser. **Skaalvø Fyrlampe** faar en grøn Vinkel V. for Lysgrænsen S. 4° V., over Naveren.

Salangen Fyrlampe flyttes til Toppen af Holmen og den skal vise mod V. grønt Lys over Forøen og hvidt Lys over Rotviksundet.

Flintødden Fyrlampe. Den N.-lige hvide Vinkel bliver rød. **Tyskland. Elben. Hamburg.** Imellem St. Pauli og Steinwårder er en Tunnel projekteret. Paa Stedet er derfor udlagt to sammenbundne Fartøjer, der Dag og Nat viser Sig-

naler for at angive den Side, paa hvilken de skal passeres. Fartøjerne skal passeres saa langsomt som muligt og med den største Forsigtighed.

Jade. Schillighörn. Schillighörn røde, faste, øvre Fyr er forandret og viser rødt og hvidt, fast Lys i forskellige Vinkler, som angivet i Fyrfortegnelsen. 53° 42' 21" N. Br. 8° 1' 43" Ø. Lgd. Lysvinklerne er ikke endelig bestemte.

Ostfriesische Bøer. Fyrskibet „Norderney“ er den 5te Maj 1907 udlagt paa 53° 55' 39" N. Br. 7° 13' 58" Ø. Lgd.

Fyrskibet „Borkum Rif“ er nu flyttet til 53° 45' N. Br. 6° 3' 15" Ø. Lgd. Fyrskibet giver Undervands Taagesignal med Klokke med 9 Slag hver 45 S., Pause mellem Slagene 2 1/2 S., mellem Grupperne 25 S. Signalet gives endnu kun til Forsøg.

Til Afmærkning af Fyrskibets Plads er to røde Spidstønder udlagt c. 3 Kbl. Ø. til N. og V. til S. fra hinanden.

Holland. Zuiderzee. Krabbergat. Vraget af Tjalk „Hoop op Zegen“, der var sunket ved Krabbersgat, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Hoek van Holland N. I Sommeren 1907 arbejdes der c. 2 Kml. N. for Hoek van Holland paa Kystsikringen. Med rolig Sø kan der da brænde elektriske Lys, der uagtet de er skærmet mod Søn, kan ses inden for 1/2 Kml. fra Kysten. 52° 0' 15" N. Br. 4° 8' 1/2" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. West Hellegat. I West Hellegat er Spidstønde Nr. 2 flyttet og ligger i 11 Fod Vand. 51° 40' 49" N. Br. 4° 22' 21" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 ligger i 10 Fod Vand. 51° 41' 4" N. Br. 4° 22' 16" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 har nu Nr. 4 og Spidstønde Nr. 4 har Nr. 4 a. En Stumpstønde Nr. 7 a er i 13 Fod Vand udlagt paa 51° 42' 30" N. Br. 4° 22' 18" Ø. Lgd.

Wester Schelde. I Everingen har Stumpstønderne Nr. 15 og 19 nu afkortet Kegle, og denne er borttaget paa Stumpstønderne Nr. 18 og 20. Ved Hooftplaat faar Stumpstønderne Nr. 1 og 2 henholdsvis Nr. 3 og 4. En Stumpstønde Nr. 1 er i 27 Fod Vand udlagt paa 51° 24' 8" N. Br. 3° 34' 45" Ø. Lgd., og en Stumpstønde Nr. 2 i 33 Fod Vand paa 51° 23' 38" N. Br. 3° 35' 57" Ø. Lgd.

Schaar van Waarde. Spidstønde Nr. 7 inddrages. Stumpstønden i det Ø-lige Udlob, paa 51° 23' 26" N. Br. 4° 10' 2" Ø. Lgd., har Nr. 8. I det Ø-lige Udlob er Dybde 10 1/2 Fod.

Schaar van de Noord er tilsandet og Afmærkningen inddraget.

Paa N-Siden af Schelde V. for Baarland Fyr og paa S-Siden paa Ø-Pynten af Diget tæt ved Margriet lille Havn er rejst Tavler til Afmærkning af Telegrafkablet, som her ligger over Floden.

England. Themsen. Margate Sand Ø. En 28 Fods Plade er fundet Ø. for Margate Sand, paa 51° 27' 40" N. Br. 1° 27' 15" Ø. Lgd. Paa den i Kortet angivne 28 Fods Plade, paa 51° 28' 0" N. Br. 1° 26' 45" Ø. Lgd., er der nu 38 Fod.

Tyne SØ. Skonnerten „Lizzy Fox“ er sunket i 12 Fv. Vand, c. 1 Kml. SØ. fra Tyne South Pier Hoved. Et Skib, der om Dagen viser grønt Flag og om Natten to hvide, faste Fyr vandret for hinanden, vil, naar muligt, ligge ved Vraget, SØ. for hvilket der ligger en grøn Tønde. 55° 0' N. Br. 1° 22' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. En Skonnert „Notre Dame de Boulogne“ er sunket S. for Banc de l'Eclat, N. for Passe NO, 3/4 Kbl. NØ. fra Lystønde A 3, „Sud de l'Eclat“. 49° 29' 45" N. Br. 0° 9' 8" Ø. Lgd.

England S.-Kyst. Dungeness. Omtrent den 1ste August 1907 males Dungeness lave, røde Fyrtaarn hvidt. 50° 54' N. Br. 0° 53' Ø. Lgd.

England. Swansea Bay. Mumbles Head. Den 1ste Juni 1907 oprettes et Taagesignal paa Mumbles Head. Et Taagehorn skal da hver 2 Minutter give Tre-Stød, hvert Støds Varighed c. 2 S. 51° 34' N. Br. 3° 58' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet „Codling“. Fyrskibet „Codling“ har to Master, nemlig en Stormast, hvorfra det røde Blinkfyr vises, og en Papegjemast. 53° 3' N. Br. 5° 44' V. Lgd.

Irland. Dublin. I Maj 1907 udlægges til Forsøg en rød, spids Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2 1/2 S., i 7 Fv. Vand, 2 Kbl. N. 64° V. fra South Burford Bank Lystønde. 53° 18' N. Br. 6° 1' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Concarneau. Beuzec. I 1907 skal Beuzec Fyr forandres, saa at Lysevnen bliver 22 1/2 Kml. Det lyser kraftigt fra S. 27 1/2° V. til S. 37 1/2° V. og derfra med aftagende Lys. Under Arbejdet brænder et midlertidigt Fyr. 47° 53' 3" N. Br. 3° 54' 17" V. Lgd.

Nova Scotia. Gut of Canso. Cerberus Rock. Ved Cerberus Rock er den røde Stumpstønde ombyttet med en rød, cylindrisk Lys- og Flejstønde, mærket „Cerberus“, der viser rødt Lys med hyppige Formærkelser. Den ligger i 22 Fv. Vand 1/2 Kml. S. for Klippens Midte. 45° 27' 46" N. Br. 61° 6' 8" V. Lgd.

Nova Scotia V.-Kyst. Brier Island Southwest Ledge. Er rød og sort lodret stribet, cylindrisk Lys- og Flejstønde mærket „S. W. Ledge“, er udlagt 1 1/2 Kml. S. 46° V. for Brier Island Southwest Ledge. Den viser rødt Lys med hyppige Formærkelser. 44° 10' 0" N. Br. 66° 27' 8" V. Lgd.

Nova Scotia. Halifax. Ud for Skydepladsen paa McNal Island er der mellem Thrumcap Shoal og det Ø-lige Lø udlagt fire røde Spirtønder med rødt og hvidt Kors, c. 1 1/2 Kml. fra Skydevoldene. Naar rødt Flag er hejst paa McNal Island S.-Ende er det forbudt at komme inden for Spirtønderne.

Cape Breton Island Ø.-Kyst. St. Ann Harbour. Løbet ove Barren ved Indløbet til St. Ann Harbour er afmærket saaledes: En rød Spirtønde paa Barrrens NØ-Ende, Løbets N. Side. 46° 18' 21" N. Br. 60° 31' 36" V. Lgd. En sort Spirtønde c. 2 Kbl. S. for Nr. 1, Løbets S.-Side. En rød Spirtønde 1/2 Kml. V. for Nr. 1, Løbets N.-Side. En sort Spirtønde 1/2 Kml. V. for Nr. 2, Løbets S.-Side. En rød Spirtønde paa S.-Enden af Grunden 1/2 Kml. SV. for Fyrtaarnet. Løbet N.-Side.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibe „Pollock Rip“ Nr. 47 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser samme Fyr som Nr. 47, men Taage signal gives kun med Klokke.

Rhode Island. Narragansett Bay. Tønderne, som afmærke Søminepladsen ud for N.-Enden af Conanicut Island, ligge fremtidig ude fra 1ste April til 1ste Oktober.

New York. Long Island. Paa Fire Island er Stats-Gnist telegraf-Stationen nu aaben. Dens Kalde-Bogstaver er „P R“.

New Jersey. Bayonne. Kill von Kull. En Kullægter er sunket i Kill von Kull ud for Constable Point, fra Robbin Reef Fyr i S. 69 1/2° V. og fra Enden af St. George Færgedo i N. 34 1/2° V. Vraget er afmærket med en rød og sort vandret stribet Spirtønde.

Chesapeake Bay. Hampton Roads. En vandret stribet Stumpstønde er i 12 Fv. Vand udlagt ved Vraget af de sunkne Kullægter paa Hampton Roads, fra Old Point Comfort Fyr i S. 46° V. og fra Hampton Creek Fyr i S. 3 1/4° V.

Florida Reefs. Pickles Reefs. Pickles Reef Baake, mærket „F“, er paa Plads. 24° 59' 22" N. Br. 80° 25' V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Missisipp. Missisipp Sound. Ship Island Pass. West Bank Tønde Nr. 3 A i Shi Island Pass er flyttet c. 1 1/2 Kml. N. hen, fra Biloxi Fyr S. 28° V. og fra Ship Island Fyr i N. 38° V.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chil. Magellan Strait. Crooked Reach. Baaken paa Crooked Rock er forsvundet, en rød Spidstønde er udlagt ved Klippen. 53° 32' S. Brd. 72° 31' V. Lgd.

Ancud Gulf. Port Calbuco. Ved Calbuco er bygget en Pier. Paa Yderenden er tændt et rødt, fast Fyr, 1 Kbl. S. 17° Ø. fra La Picuta Point. Herfra gaar Pieren i V. t Kysten. Synsvidden: 2 Kml. 41° 46' S. Br. 73° 7' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Gulf of Athen. St. Georgio Island. St. Georgio (Belhina) Island hvide Blinkfyr er formærket over Land fra N. 16° V. til N. 64° V. 37° 27' N. Br. 23° 56' Ø. Lgd.

Ægypten. Aleksandria. Tønder. Bølgedyderen i Karatøne Havnen skal forlænges N. 32° V. hen. En Lystønde der viser grønt, fast Lys, er i 10 Fv. Vand udlagt paa de forlængede Bølgedyders Hoveds Plads. 3 1/4 Kbl. S. 33° 4' fra det røde Fyr med Formærkelser paa den store Bølgedyder. Man skal gaa N. om Tønden.

Pivot Lystønde er flyttet 3/4 Kbl. S. hen i 10 Fv. Vand 4 Kbl. S. 8° V. fra samme Fyr. Man skal gaa S. om Tønden. Fyret paa den store Bølgedyder: 31° 10' N. Br. 29° 50' Ø. Lgd.

Algier. Iles Habibas. Det midlertidige Fyr paa Iles Habibas er nu slukket og det nye Fyr tændt. Det viser hvidt Et-Blink hver 5 s., Lys 0 s., Mærke 4 s., Lysevnen: 25 Kml. 36° 43' 22" N. Br. 1° 7' 56" V. Lgd.

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

Forindlens V.-Kyst. Karachi. Tidssignalet ved Karachi Hav gives nu med Kugle paa en Baake paa den lave Sandpyn 5 1/2 Kbl. S. 70° V. fra M.-rewether N.-lige Pierhoved. Kugle hejses Kl. 1 t. 55 m. og falder Kl. 2 t. 0 m. 0 s. Em. ind Standard Tid, svarende til 20 t. 30 m. 0 s. Greenwich Midde klokkeslet. Mislykkes Signalet, hejses et rødt Flag, og Sig

nalet gentages en Time senere. 24° 49' 4" N. Brd. 66° 57' 46" Ø. Lgd.

Lystønde Nr. 2, D. W. P., der viser hvidt, fast Lys, paa Ankerpladsen med dybt Vand, er inddraget.

INDHOLD:

Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, den 30. Maj 1907. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider: — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernerkort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensaura 42. Telefon-Nr. 42

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Maj 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	96 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	96 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Danmark.....	72	71 ³ / ₄	72 ¹ / ₄
Norden.....		96 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		74	74 ¹ / ₂
Carl.....		92	92 ¹ / ₄
Dannebrog.....		88 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
Skjold.....	69 ¹ / ₄	69	69 ¹ / ₂
Urania.....		55 ¹ / ₂	56
Union.....		76 ¹ / ₂	76 ³ / ₄
Dampsk. af 1896.....		88 ¹ / ₄	89
Hejmdal.....		105 ¹ / ₂	107
Østasiatiske.....	134 — ¹ / ₂ — ³ / ₄	134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		30	32
Gorm.....		92	98
Torm.....		—	—
Inga.....	74 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂	74
Cimbria.....		79	90
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		28	32
Foren. Bugser-Selsk.....		55	70
Dansk-russisk Dampsk.....	98—96	93	94
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 % Østasias. Komp.....		100	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		87 ³ / ₄	89 ¹ / ₂
4 % — — — 2. Serie..		93	93 ¹ / ₄
4 % — — — 1. — ..		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 ¹ / ₂	88
4 % — — — 7. — ..		92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		92	94
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 ¹ / ₂	93
Aktier.			
Nationalbank.....	147 ¹ / ₂ — ³ / ₄	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₂
Privatbank.....	120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	129 ¹ / ₂	129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Handelsbank.....	134 ¹ / ₂ — ³ / ₄	134 ¹ / ₂	134 ³ / ₄
Grundejerbank.....	110 ³ / ₄ —111	110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	92 ³ / ₄ —93	93	93 ¹ / ₄
Helsingør Jærnsk.....	97 — ¹ / ₄	96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	185 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	185 ¹ / ₂	185 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	142 ³ / ₄	143	143 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 28. Maj 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.23	18.19
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	75.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Maj 1907.

Russiske Noter.....	214.30
4 % Russiske Consols.....	74.70
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	—
5 % Mexikanske 1899.....	100.80
5 % Rumænske Stats.....	100.30
4 % — — — 1890.....	90.00

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

„Foren. Dampsk.“ 98,000, „Ny foren. Dampsk.“ 40,000, „Norden“ 28,000, „Danmark“ 18,000, „Kbhvn.“ 4,000, „Skjold“ 10,000, „Dannebrog“ 10,000, „Urania“ 2,000, „Union“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Østas. Komp.“ 284,000, „Dansk-Russ.“ 34,000, „Carl“ 6,000, „Nordøen“ 6,000, „Inga“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet:

elegante Uniformshuer.

C. Petersen's Eftf.

Kongensgade, Aalborg.

Et Parti god, brugbar Kæde samt nogle Ankere realiseres billigt.

Gl. Metal,

Sejl og Tougværk købes.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Tel. 102

Tel. 102

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

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

New Steamers for sale.

540/550 tons D. W. on 12'—0"
draft, delivery 5/6 weeks.

720/730 tons D. W. on 12'—9"
draft, delivery 7 weeks.

310/320 tons D. W. on 10'—1 1/2"
draft, delivery 7/8 weeks.

William Walker

Shipbuilder.

Maryport, England.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bowaldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdiggyvede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige

Undersøg selv Sagen

Skriv om Prøve af Dug, disse sondes altid frit

F. N. Halmøe

Telefon 229.



Emallen pålægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen pålægges kold ligesom Emalle.

Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers o. Dek

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Mæskinværksted, Malerværksted etc Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniøren: Kontor.

Danske Skibsreders

gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling Onsdagen den 3. Juli d. A. Kl. 3 i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

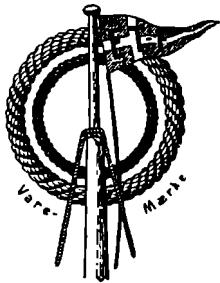
1. Det reviderede Regnskab for 1906 fremlægges, og der afgives Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Foreningens Dampskibsafdeling foretager Valg af et Medlem til Bestyrelsen i Stedet for Skibsredere D. Torm, der ønsker at fratræde.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.

Kjøbenhavn, den 29. Maj 1907.

P. B. V.

Aage Bramsen

f. T. Formand.



Esbjerg

Tøvværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings og Slæbetrosser.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

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.)

Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Bergen Onsdag den 10. Juli førstkommande. Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hver enkelt Medlem.

Bestyrelsen.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Sønderhavnen ved Langebr.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Selvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5698. Telef. 5698.

Mekanik & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Røge- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS.
COPENHAGEN.
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. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hannarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

A A L B O R G.

Telegrafadresse: „Seborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Kjøb og Salg af Skibe.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og
Speditionforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

A A L B O R G.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadebyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/P Progress“ „S/P Avance“.

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

De eneste ægte .

Bitumastic Præparater

fra

Willes Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. Store Strandstræde 37. Telefon 28,224.

H. Steensen's Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Prøv engang ufortoldet **18 Kr.**

1 Kasse indeholdende

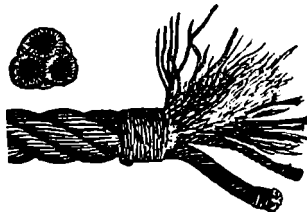
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser

(pat. Tyekl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK
Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15

Telefon 4830

De private Assurandeurer lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse

Telefon-Nr.

16, Holmens Kanal.

Private.

6.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreokvlpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Juni 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Bløkke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frilhavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr. Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

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

Adr.: St. Annæ Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkere og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metaistøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Eagl., svenske, norske og tyske
Admiraltets Kort.
Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Effl.
Capt. Wm. Jensen.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Tong købes.
John Forbæchs Effl., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

**J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL,
„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn.
Skibsdagbøger.**

Enkelt Tykkelse Kr. 5.50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9.50

Viderefør handlede Rabat.



Thomas Møller
Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og
Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Forchandler
Havnsgade 37, Nakskov.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlsbøltermann, Kjøbenhavn.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

New Steamers for sale.

540/550 tons D. W. on 12'—0"
draft, delivery 5/6 weeks.

720/730 tons D. W. on 12'—9"
draft, delivery 7 weeks.

310/320 tons D. W. on 10'—1 1/2"
draft, delivery 7/8 weeks.

William Walker

Shipbuilder.

Maryport, England.

C. Petersen's Eftf.

Kongensgade, Aalborg.

Et Parti god, brugbar Kæde
samt nogle Ankere realiseres
billigt.

Gl. Metal,

Sejl og Tougværk købes.

Sandballast

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

**G. RAMBERG, Frederiksh. Allé 5.
Tlf. Vester 746.**

**Marstal Staalskibsbyggeri
&
Reparationsværft**

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

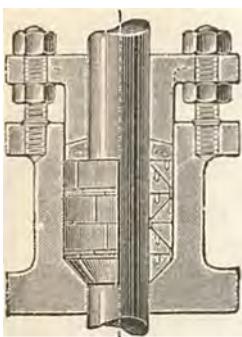
billigt en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.



Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 31.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

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

Post-Adresse:

Gammel Straad 34

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.
6. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis paa Hotel „Ærø“ i
Marstal. Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa General-
forsamlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor,
St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden d. 25. Juni d. A.

Kjøbenhavn, d. 1. Juni 1907.

P. B. V.

P. Rechnitzer

f. T. Formand.

**Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—2 og Onsdag 2—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen

Telefon 7262.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

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

Motoren „Gideon“

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

Højesteretsdom.

Den 30. Maj afsagde Højesteret Dom i Sagen mod Føreren af Dampskibet »Heimdals«, Kaptajn Anders Peter Jensen, der ved Sø- og Handelsrettens Dom af 21. Novbr. f. A. var idømt en Straf af simpelt Fængsel i 2 Maaneder for Overtrædelse af Sølovens § 223 ved »Heimdals« Sammenstød med den finske Bark »Onni« Natten mellem d. 23. og 24. Oktbr. 1906.

De nærmere Omstændigheder ved denne Sag, der fandtes gengivet i »Dansk Søfartstidende« Nr. 48 af 29. Novbr. 1906, vil endnu være i saa frisk Minde, at det næppe vil være nødvendigt at gengive dem her — blot skal vi af Sø- og Handelsrettsdommens Præmisser anføre følgende:

»Tiltalte (Kapt. A. P. J.) har forklaret, at den finske Besætning, da »Heimdals« laa langs Siden, raabte og talte i Munden paa hinanden, men han forstod ikke, hvad de sagde. Han har forklaret, at han selv, inden Skibene kom los fra hinanden, har raabt over til Barken, om man vilde med, men da han ikke fik noget Svar, som han forstod, forlod han Barken uden at have gjort noget Forsøg paa at faa at vide, om »Onni« havde lidt nogen væsentlig Skade. Han forlod Barken uden at opgive Navnet paa sit Skib og dets Hjemsted og uden at forhøre sig om Barkens Navn, ja endog uden at have undersøgt, hvorvidt der var nogen virkelig Fare for hans eget Skib; han har videre forklaret, at han ikke senere har set tilbage efter Barken, og at han derfor ikke har anet, at denne gjorde Nødssignal. »Heimdals« Mandskab, der var optaget af at pejle Lasterne, gøre ny Lanterner i Orden m. m., synes heller ikke at have opdaget »Onnis« Signaler.

Til sin Undskyldning har Tiltalte angivet, at han ikke rigtig var sig selv ved den paagældende Lejlighed, da han kom op paa Broen og saa, at Styrmanden laa bevidstløs og blødende, at Redningsbaaden var knust, saa at der kun var en enkelt Baad til 15 Personer tilbage paa »Heimdals« at Bagbordslanteren ligeledes var knust, og at Fokkemasten var knækket og Toplanterne borte, samt at det, da han fik at vide, at der var en Lækage i Forlasten, hvorigennem der kom Vand ind, var hans eneste Tanke at søge at naa Falsterbo Fyrskib og faa Assistance der. Inden han naaede Fyrskibet, blev han imidlertid klar over, at der ikke var nogen Fare for »Heimdals«, naar den med Vinden fortsatte sin Kurs, og han gik derfor videre til Kjøbenhavn.

Det er imidlertid en Selvfølge, at de af Kaptajn Jensen anførte Omstændigheder ikke kan diskulper ham. Det havde været hans ubetingede Pligt — ogsaa af Hensyn til hans egne Passagerer — at blive i Nærheden af Barken, indtil han havde overbevist sig om, hvorvidt noget af Skibene var i virkelig Fare; under de givne Omstændigheder, hvor en nærmere Undersøgelse snart vilde have vist ham, at han ikke udsatte sit eget Skib for nogen Fare ved at yde Barken eller dens Besætning Hjælp, og at paa den anden Side Barken hurtig maatte synke, har han handlet uforsvarligt overfor »Onnis« Besætning ved paa den anden Side Maade at forlade den.

Tiltalte vil saaledes ikke kunne undgaa Straf efter Sølovens § 294 jfr. dens § 223, men under Hensyn til, at der ingen Menneskeliv er gaaet tabt, at »Heimdals« medførte Passagerer, hvis Redning først og fremmest maatte være Tiltalte magtpaaliggende, og at den meget vanskelige og tilsyneladende farefulde Situation han forefandt, da han kom op paa Dækket, i og for sig har været egnet til at bringe hans Sind noget ud af Ligevægt, findes Straffen ikke at burde sættes højere end til simpelt Fængsel i 2 Maaneder.

Dommen blev af Kaptajn Jensen appelleret til Højesteret, hvor Højesteretssagfører Winther som Aktor gennemgik Sagen.

Defensor, Højesteretssagfører Asmussen, fremhævede først, at Kaptajn Jensen var ganske uden Skyld i Sammenstødet, der havde fundet Sted paa Styrmandens Vagt. Han mente, at det var med Urette, at Sø- og Handelsretten havde betegnet Kaptajnens Adfærd som urigtig, thi han havde jo ment, at der var ret stor Fare for hans Skib og navnlig dets Passagerer, medens han paa den anden Side ikke kunde antage, at der forelaa Fare for det finske Skib. I ethvert Tilfælde forelaa der, som ogsaa Sø- og Handelsretten erkendte, i høj Grad formildende Omstændigheder, og det var derfor mærkeligt, at Sø- og Handelsretten havde idømt ham saa streng en Straf.

Det var mørk Nat, da Kaptajnen kom ud og saa det fremmede Skib ligge paa Siden, Masten var knækket, Redningsbaaden knust, 2 Lanterner borte, Roret kunde vanskeligt dreje, og den Mand, han mest skulde stole paa, Styrmanden, laa bevidstløs paa Dækket. Da han efter at være kommen løs fra »Onni« bestemte sig til at gaa frem, var det Hensynet til de 30—40 Mennesker, der var om Bord, der var det bestemmende for ham, thi hvis en Katastrofe indtraf, var der kun én Baad til Raadighed, der kunde rumme 15 Personer; det gjaldt for ham om at naa det nærmeste Sted, hvor han kunde faa Hjælp, nemlig Falsterbo Fyrskib. Bagefter kunde vi let se, at der ikke var den Fare, Kaptajnen antog, men i det Øjeblik, han satte Skibet i Bevægelse, saa det for ham anderledes ud, han maatte tro, at »Heimdals«, der var blevet ramt af »Onnis« Stævn, havde lidt en alvorlig Skade. Efterat »Heimdals« var blevet nærmere undersøgt, viste det sig, at der var en Revne $1\frac{1}{2}$ Fod over Vandlinjen, gennem hvilken der under Krængning kunde komme Vand ind. Det Mandskab, der stod til hans Raadighed, var kun 4 Mand, og han maatte anse det for uforsvarligt at vende med det usødygtige Skib og gaa op mod Vind og Sø for at lede efter »Onni«.

Den anden Side af Sagen var, at Kaptajnen ikke kunde anse »Onnis« Stilling for farlig. At »Onni« løb fuld af Vand, hidrørte fra, at det var et raadt Skib, som ikke burde fare paa Søen; det var efter Bestemmelsen den sidste Rejse, det gjorde. Dette kunde Kaptajn Jensen ikke vide, men paa »Onni« vidste man det. Desuagtet troede man paa »Onni« fra Begyndelsen ikke, at der var videre Fare, og ingen vilde gaa derfra over i »Heimdals«, medens Skibene laa paa Siden af hinanden, man raabte til Kaptajn Jensen, at han skulde gaa sin Vej, hvad han saa gjorde. Først et Kvarterstid efter Kollisionen opdagede man paa »Onni«, at Skibet begyndte at synke. Kom Katastrofen saaledes uventet for »Onni«, maatte den være endnu mere uventet for »Heimdals«. En anden vigtig Omstændighed var den, at medens »Heimdals« kun havde 1 Baad, havde »Onni« 3, der med Lethed kunde optage dens Mandskab, der udgjorde 10 Mand i det hele, og en Sejlads i Baade til den svenske Kyst vilde være let, da de havde Vind og Strøm med.

I Modsætning til Sø- og Handelsretten fandt Defensor, at Kaptajn Jensen egentlig havde handlet rigtigt, men i ethvert Fald var det forstaaeligt, at det store Ansvar for mange Menneskers Liv havde sat ham ud af roligt Overlæg. Skulde der blive Tale om Straf, maatte det kun blive en Bøde, ikke Fængsel, der vilde medføre ødelæggende Følger for hele hans Stilling.

Højesteret nedsatte Kaptajn Jensens Straf til en Bøde af 200 Kr. Det hedder i Dommens Præmisser:

For sit Forhold ved den omhandlede Lejlighed maa Kaptajn Jensen vel anses at have paadraget sig Strafansvar efter Sølovens § 294, men under Hensyn til de Højesteret forelagte, tildels efter Dommens Afsigelse tilvebragte Oplysninger, hvorefter den begaaede Lovover-

trædelse har været forbunden med særdeles formildende Omstændigheder, findes Straffen at kunne bestemmes til en Bøde til Statskassen af 200 Kr.

Kjøbenhavn, d. 6. Juni 1907.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for Juni 1907 fungerer:

Skibsfører *C. B. Hansen*, Nordborggade Nr. 8²
 — *Jacob Holm*, St. Annæ Plads Nr. 13,
 Skibsbygger *Chr. Lund*, Peder Skramsgade Nr. 8³
 Maskinmester *T. Jensen*, Willemoesgade Nr. 61.

Vi har modtaget følgende:

Klarering i Lovisa. Da Toldbodtid i Lovisa i Følge Bekendtgørelse er Fm. fra 9 til 1 og Em. fra 4 til 6, mødte jeg Mandag d. 27. Maj paa nævnte Toldbod Kl. 12,30 for Udklarering af Fartøjet (efter at have indtaget en Ladning Træ i Pernoviken, Lovisa Distrikt). Toldforvalteren var da fraværende, og da der Kl. 10 Minuter før 1 blev telefoneret fra Toldboden til Toldforvalteren, at Skibet „Dagny“ skulde udklareres, blev der svaret, at jeg skulde vente, Forvalteren kom straks.

Toldforvalteren indtraf Kl. 1,20 Em., men trods det at jeg altsaa maatte vente paa Forvalteren, skulde der alligevel betales for Klarering uden for Kontortid, hvilken Ekstraudgift i dette Tilfælde synes mig at være ganske uberettiget.

Ovenstaaende til Underretning for færende Kolleger, der maatte blive udsat for samme Udgift.

Pernoviken, d. 28. Maj 1907.

R. P. Rasmussen,
 Fører af 3-m. Skonnert „Dagny“ af Svendborg.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 6. Juli i Marstal. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde samme Sted.

Ulykkestilfældet om Bord i S/S. „Ruth“.

Om Bord i S/S. „Ruth“, der i sidste Uge lossede en Majsladning i Nørresundby, er tre Mennesker, der efter hinanden krøb ind i Akseltunnelen, bleven kvalt — efter den almindelige Opfattelse af giftig „Gas“, udviklet fra Ladningen. Den første, en Fyrbøder, krøb ind i Tunnelen for at smøre. De to andre gik ind, den ene efter den anden, for at se, hvad der blev af den første, da han udstødte et Skrig og derefter ikke gav Livstegn fra sig. Alle tre fremdroges døde og blaaorte i Huden. Det viste sig ved Undersøgelsen, at et Lys ikke kunde brænde i Tunnelens Luft.

Der foreligger her i Virkeligheden ikke nogen Forgiftning, men en Kvælning som Følge af Iltmangel. Ved kemiske Processer i Majsladningen er en stor Mængde Ilt blevet brugt, og Luften i Ladningen har følgelig været uskikket til Aandedræt. Den iltfri eller iltfattige Luft er paa en ikke opklaret Maade trængt ind i Aksel-

tunnelen og har her fremkaldt Ulykkestilfældet, der lige saa vel kunde være indtruffet i et hvilket som helst andet Rum, hvortil Luften fra Ladningen havde Adgang fremfor Luften udefra.

Det er karakteristisk for Kvælning ved Iltmangel, at den det gaar ud over næsten intet mærker, før det er for sent.

Jeg har tidligere her i „Dansk Søfartstidende“ omtalt et ganske lignende Ulykkestilfælde med en Kopra Ladning, og Betingelserne for disse Ulykker er sikkert hyppig til Stede ved forskellige Ladninger. Jeg skal i en senere Artikel gaa noget nærmere ind paa disse Forhold, der vistnok fortjener at underkastes en direkte Undersøgelse, ved Hjælp af hvilken de forhaandenværende Farer kunde erkendes og Forholdsregler træffes til Forebyggelse af Ulykkerne.

August Krogh,
 Dr. phil.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. ²⁵/₁₉₀₇, afsagt den 29. Maj 1907. Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Co. mod Firmaet Hecksher & Søn for Dampskibet „Dalny“ af Libau.

Den 31. December f. A. Kl. 6 Eftermiddag grundstødte det russiske Dampskib „Dalny“, der maaler 558 Netto Register Tons og var paa Rejse fra Methil til Libau med en Ladning paa 1136 Tons Kul, paa Saltholmen og blev staaende fast. Det var klart Vejr, sydvestlig Vind (Styrke 3), og „Dalny“ gik med fuld Kraft. Kl. 11 om Aftenen kom Dampskibet „Salvage“, tilhørende Citanterne, Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Co., til Stede og tilbød Assistance. Kaptejnen paa „Dalny“ modtog Tilbudet, og der oprettedes Kontrakt om, at Citanterne skulde bjerge „Dalny“ og bringe det flot til Kjøbenhavn; Bjergelønnen skulde, hvis der ikke opnaaedes Overenskomst om den med Rederiet, fastsættes ved Voldgift i Kjøbenhavn. „Salvage“, der er indrettet som Bugserdamper, maaler 36,56 Brutto Register Tons og har en Maskine paa 150 HK., medens et andet af Citanternes Skibe, Dampskibet „Alva“, der ligeledes skulde deltage i Bjergningen, maaler 135,66 Brutto Register Tons og har en Maskine paa 90 ind. HK.

Under en af „Dalnys“ Besætning paa det russiske Generalkonsulat her afgiven Søforklaring, til hvilken dog ingen Repræsentant for de Bjergende var tilkaldt, blev Tiden for Bjergningens Begyndelse angiven til Kl. 8 Formiddag, men efter de af de bjergende Skibes Førere afgivne Rapporter, synes den at være begyndt noget tidligere, idet „Salvage“ allerede angives at have fra Kl. 2 Nat til Kl. 4¹/₂ gjort Forsøg paa ved Slæbning at tage „Dalny“ af Grunden. „Alva“ ankom Kl. 5 og gjorde klar til Lægtning, da Skibet ikke var rokket ved Slæbningen. Kl. 8 Morgen begyndte „Alva“ at indlade „Dalnys“ Kullast.

Dampskibet „Salvage“ hentede mere Mandskab fra Land til Losningsarbejdet og forsøgte paany, efterat være kommen tilbage, fra Kl. 10¹/₂ til 12 Formiddag at slæbe „Dalny“ af, medens der samtidig lossedes af Lasten over i „Alva“. Slæbningen var dog uden Resultat, og den indstilledes derfor ved Middagstid, medens Losningen fortsattes. „Salvage“ gik ved Totiden ind til Kjøbenhavn for at hente en Lægter, der kunde modtage yderligere Last fra „Dalny“; denne Lægter ses imidlertid ikke at have faaet nogen Anvendelse, idet „Salvage“, efterat have bragt Lægterne til Strandingsstedet, ved Sekstiden genoptog Slæbningen og bragte „Dalny“ flot omtrent Kl. 8¹/₂ Aften. Næste Dag den 2. Januar gik „Dalny“, der for Natten var ankret op paa Yderreden,

ind paa Inderreden, hvor det fra Dampskibet »Alva« forsøgtes at foretage en Dykkerundersøgelse af Skibet; da Vandet var for oprørt, blev den først foretaget om Morgenen den 3die. Da det konstateredes, at »Dalny« ikke var mere beskadiget, end at den godt kunde fortsætte sin Rejse, paabegyndtes Omladningen af Lasten, og dette Arbejde var fuldført den 4de om Morgenen; »Dalny« afsejlede saa samme Dag til Libau.

Med Hensyn til Bjergelønnen opnaaedes der ikke Enighed, ligesaa lidt som Afgørelsen har fundet Sted ved Voldgift, og Citanterne har derfor ved nærværende Ret som vedtaget Værneting anlagt denne Sag, hvorunder de har paastaet sig tilkendt en Bjergeløn efter Rettens Skøn, idet de har nævnt en Sum af 10,000 Kr. som et passende Beløb med Rt. og Sagens Omkostninger. De har under Sagen særlig fremhævet, at deres Skibe er specielt udrustede til Bjergning, og at »Dalny« Stilling ikke var ufarlig, naar henses til Aarstiden og Vejret (Vinden angives i de paagældende Dage af Meteorologisk Institut at have haft en Styrke af fra 3—5).

De har ansat Værdien af »Salvage« til 24,000 Kr. og af »Alva« til 22,000 Kr.

Det er oplyst, at »Dalny«, der er bygget i 1871 i England, efter Ankomsten til Libau er bleven vurderet til 31,000 Rbl.; Værdien af Frugt og Last er af de Indstævnte opgivet til ialt c. 750 Lstrl.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden mod en Betaling af 1000 a 1500 Kr., hvilket Beløb de finder passende under Hensyn til at »Dalny« efter deres Mening stod ret ufarligt paa Grunden, og at hele Bjergningen, at Bjergelønnen passende vil kunne sættes til et Beløb af 2500 Kr., saaledes at Sagens Omkostninger, som indbefattet i det nævnte Beløb, vil være at hæve.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder den ringe Fare, der maa antages at have været til Stede for saavel det bjergede Skib som Bjergene, det forholdsvis ringe Arbejde, Bjergningen har kostet, samt til Værdien af det Bjergede, skønner Retten, at Bjergelønnen passende vil kunne sættes til et Beløb af 2500 Kr., saaledes at Sagens Omkostninger, som indbefattet i det nævnte Beløb, vil være at hæve.

Dom i S. S. Nr. 48/1907, afsagt d. 16. Maj 1907. Tiltalte C. L. B., der d. 19. April d. A. i Newcastle var paamønstret S/S. »Pennsylvanien«, tilhørende D. F. D. S., som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte d. 10. Maj d. A. medens Skibet var beliggende her.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Den sidst forløbne Uge har ikke alene ikke bragt nogen Bedring i noget af de hjemgaaende Markeder, men flere af dem er endog flovet yderligere af. I det hele taget gør der sig en meget stærk Træghed gældende næsten alle Vegne, idet Befragterne, som meget vel er vidende om, hvor megen ledig Tonnage der findes rundt omkring, enten holder sig helt tilbage eller ogsaa forsøger sig frem med de lavest tænkelige Bud, som en Reder selvfølgelig krymper sig ved at acceptere, førend han har Kniven for Struben. Navnlige Østersøen, det Marked, som de danske Redere om Foraaret ser saa længselsfuldt hen til og det, hvorfra Aarets Fortjeneste for langt de fleste danske Skibes Vedkommende skal hentes, ligger hen i en ynkelig Forfatning, idet der nemlig er en enestaaende Knaphed paa Ladninger, medens Tonnage er særdeles rigelig, tillige er Ekspeditionerne gennemgaaende daarlige og Udgifterne store. Mange

Dampere har haft betydelige Vanskeligheder ved at faa deres kontraktlige f. o. w. Ladninger leveret fra Befragterne, som har forsøgt alle mulige Undskyldninger for at fri sig for at levere Last saa tidligt. Flere Steder i Nordbotten har en Del Dampere endvidere haft Besværigheder i Isen, og enkelte Havarier har ogsaa fundet Sted. Al den Slags koster jo kun Penge, og naar de højere Driftsomkostninger og navnlig de meget høje Priser paa Bunkerul tages med i Betragtning, ser Forholdene ikke meget opmuntrende ud i Øjeblikket. I Rederikredse haaber og venter man dog stadig, at Situationen i Østersøen snart skal bedre sig, og at Omslaget saa vil blive saa meget desto kraftigere, thi man er sent paa Færde i Aar, og Sæsonen bliver da antagelig kortere og mere sammentrængt end ellers. Ser vi paa Kulfragterne, da er de en Ubetydelighed fastere til Østersøen, og adskillige Dampere, som har losset i den lavere Del, er ogsaa bleven dirigeret i Ballast efter Kul, hvilket har vist sig at være fordelagtigere end at gaa op efter Træ. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten, hvor isvrigt Ekspeditionerne nu er nogenlunde ordentlige, nævner vi 4/4 til Kronstadt, 4/3 Stockholm, 4/4 til 4/1 1/2 Svine-münde, 4/4 1/2 til 4/7 1/2 Kiel, 3/10 1/2 Kjøbenhavn, 4/3 Randers (1,200 Tons), 6/ Limfjorden (700 Tons). Grundet paa, at de tyske Gruber ikke kan tilfredsstille Begæret efter Kul, er der igen købt store Kvanta fra England og Skotland, og en Mængde Dampere sluttedes til Rotterdam til Rater varierende mellem 3/4 1/2 og 4/1 1/2, og der placeredes Baade op til 500 Tons. Til Middelhavet er Fragterne paa det nærmeste uforandret, baade fra Østkysten og fra Wales, men i Wales er Ekspeditionerne daarlige. Til La Plata er Tendensen stigende grundet paa det elendige Returmarked. Kornbefragtingerne er næsten ganske indstillede for Øjeblikket grundet paa Strejken blandt Jærnbanefunktionærerne.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Der er ikke meget nyt at meddele fra Østersøen; Königsberg noterer stadig Oljekager 9 a 10 Mark pr. 2,500 Kilo samt et Par Ladninger Hamp, saaledes til Morlaix 26/ a 27/, Karlskrona 13 a 14 Mark; Colberg placerer nogle Skibe for Havre, ligeledes Stolpmünde til 4 a 4 1/2 Mark til Danmark, Sydsverrig; Stettin ligger lige flovt og fra Rostock noteres for Rug 3 Mark, men ellers er alt uforandret og flovt.

ab Kjøbenhavn blev i sidste Uge sluttet flere Skibe for Bomuldsfrøkager bl. a. til Svendborg 14 Øre, Nysted 15 Øre, Odense 16 Øre samt for Majs til Rønne 10 Øre, østbornholmske Havne 12 Øre, men isvrigt er det ogsaa meget stille derfra.

ab Sydsverrig søges stadig Skibe for Gade- og Bloksten til tyske Havne samt nogle Ladninger Brænde, saaledes til Odense 4 3/4 Kr. pr. Favn, endvidere Lübeck Planker 16 Kr.; fra Mønsterås udbydes ikke saa faa Trælaster bl. a. til Altona Sparrer 24 Mark og Brædder til Thisted 12 Øre, Haderslev, Nakskov 9 Øre pr. Kbfd.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Indtil for kort Tid siden var jeg af den Mening, at ingen dansk Skibsfører i Virkeligheden sympatiserede med ovenstaaende Skik, men kun fandt sig deri for at undgaa de Ubehageligheder, der som oftest følger med at træde op derimod, og det faldt mig aldrig ind, at nogen saadan vilde optræde offentlig som Fortaler for denne Uskik; men ved at læse Kapt. P. H.s og Kapt. A. N. Petersens Indlæg i »Dansk Søfartstidende«, ser jeg, at denne Opfattelse er forkert.

Det forekommer mig imidlertid, at D'Herrers Argumenter er noget løse, saaledes Kapt. Petersens Kælen for, som han kalder det, »de Danskes nationale Ejendommelighed« — i Sandhed en ejendommelig Ejendommelighed.

Kapt. Petersens Frygt for, at Folk ved Afholdenhed om Bord skulde blive mere tilbøjelige til Drikkeri i Land, er vistnok ugrundet. Det er jo ofte fastslaaet, at det netop er det daglige Drikkeri, der skaber Drikfældighed, og jeg har da ogsaa flere Gange sét, at Folk efter først at have faaet passende Damp op om Bord absolut har skullet gaa i Land for at fortsætte og i denne Anledning gjort alt muligt for at »slaa« Styrmanden for Penge.

Af Kapt. P. H.s Udtalelser synes det at fremgaa, at han mener, det kun er de ældre blandt Rederne, der sympatiserer med de Førere, der er imod Spiritussalg. Jeg tror dog, at Majoriteten saavel af yngre som ældre Redere nærer en saadan Sympati og Assurandørerne ikke mindre.

Kapt. P. H. henviser til det »Nye«, som ikke kan standses i sin Udvikling. Nu indrømmer jeg gerne, at jeg er gammeldags og maaske sér for skeptisk paa noget af det nye, som vil frem ogsaa i Livet om Bord; men hvis Spiritussalg skal fremhæves som noget af dette atraaværdige »Nye«, ja, saa er jeg taknemlig for, at jeg i det mindste paa dette Punkt er gammeldags. Men mon ikke Kapt. P. H. vilde være kommet Virkeligheden nærmere, hvis han havde betegnet det som noget af det gamle, der maa forsvinde, efterhaanden som ogsaa Sømandsstanden skrider fremad i Oplysning og Dannelselse.

Jeg er enig med Kapt. Petersen i, at der er vigtige Opgaver for Førerne at samle sig om, men dette udelukker jo ikke, at en ingenlunde ubetydelig Sag som denne kan tages op til Diskussion.

Til Slut en Tak til Kapt. N. W. Schmidt for hans Fremdragelse af denne Sag.

Sunderland, d. 30. Maj 1907.

N. Pedersen,
Fører af S/S. »Silkeborg«.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 7 amerikanske. 12

britiske, 2 chilensk, 2 dansk, 2 hollandske, 5 franske, 4 italienske, 19 norske, 2 portugisiske, 2 spanske, 3 russiske, 15 svenske, 4 tyrkiske; Dampskibe: 3 amerikanske, 1 argentinsk, 12 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 2 tyske, 4 italienske, 2 japanske, 5 norske, 2 russiske, 2 spanske, 6 svenske, 1 uruguayisk. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 24, Kollision 3, beskadiget af Ild 2, forsvundet 1, forladt 5, Kondemnation 39, sunket 6; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 2, beskadiget af Ild 1, forsvundet 3, forladt 1, Kondemnation 17, sunket 4.

Ann & Jane Richard, Skonnert af Port Madoc har ved Afgangen fra Port Madoc bestemt til Kjøbenhavn med Skifer været paa Grund, men kom atter flot med Assistance af Slæbedamper.

Hjælperen, Motorkutter af Kjøbenhavn, har maattet søge ind til Skagen med Skade paa Motoren. Efter Udbedring af denne fortsattes Rejsen til Island.

Jozy, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 30. Maj, paa Rejsen fra Penarth til Kronstadt med en Ladning Kul, for Udgaaende herfra Reden paa Grund paa Middelgrunden. Skibet returnerede hertil for Dykkerundersøgelse. Fortsat Rejsen til Kronstadt ubeskadiget.

Domino, engelsk Dpsk., er paa Rejsen fra Stettin til Liverpool indkommet hertil med Skade paa Roret.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. Maj blev en ny Fragtdamper, »Harzburg«, bygget for Regning Dampskibsselskabet Hansa i Bremen, sat i Vandet fra Flensborg ny Skibsværft. Skibet, der er bygget af Staal, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 414', største Bredder 54', Dybde 27' 3" og en Lastevne paa c. 7,100 Tons.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. YANIA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 4. Juni). Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 28. Maj fra St. Petersburg. — Alexandra, Rabe, afg. fra Kristiania 22. Maj til Boston. — Algarve, Borries, ank. til Petersburg 2. ds. herfra. — Anglo Dane, Wiberg, ank. hertil 1. ds. fra Skutskær. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Newcastle 3. ds. fra Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. til St. Petersburg 23. Maj herfra. — Arkansas, Petersen, afg. fra Aalborg 23. Maj til Philadelphia. — Arno, Struberg, afg. fra Petersburg 30. Maj til Granvik. — Axelhus, Søberg, ank. til Riga 3. ds. herfra. — Baron Stjernblad,

Clauson Kaas, ank. hertil 4. ds. fra London. — Bejra, Lunge, afgik herfra 1. ds. til Aguilas. — Chr. Broberg, Holm, ank. hertil 4. ds. fra Messina. — Christian IX, Holm, ank. til Libau 30. Maj fra London. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. til New York 3. ds. fra Kristiansund. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afgik fra Cadix 3. ds. til Sevilla. — Douro, Mortensen, ank. til Norrkøping 31. Maj fra Oxeløssund. — Esbjerg, Strufove, ank. til Stettin 4. ds. herfra. — Florida, Andersen, ank. til Baltimore 28. Maj fra New York. — Frederik, Thomsen, ank. til Petersburg 29. Maj herfra. — Garonne, Kromann, afgik fra Kotka 4. ds. til Lappvik. — Georgius I, Sørensen, afgik fra Corfu 1. ds. til Lissabon. — Hengest, Harder, afgik fra London 29. Maj til Mibau. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristiania 4. ds. hertil. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 3. ds. fra Danzig. — J. C.

Jacobsen, Petersen, ank. til Antwerpen 1. ds. fra Rotterdam. — Jolantha, Simonsen, ank. til Rouen 30. Maj fra Riga. — Kasan, Hansen, ank. til Riga 3. ds. herfra. — Kentucky, Andresen, afgik fra Petersborg 1. ds. hertil. — Kiew, Jørgensen, afgik fra Libau 1. ds. til Hull. — Kursk, Gommesen, ank. til Bordeaux 30. Maj fra Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. til Havre 3. ds. fra Antwerpen. — Louise, Kruse, ank. hertil 3. ds. fra Königsberg. — Louisiana, Ørsted, afgik fra Newcastle 31. Maj til Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ank. hertil 28. ds. fra Boston. — Moskov, Meldahl, pass. Holtenau 4. ds. til Königsberg. — Morsø, Jacobsen, ank. til Dunkerque 3. ds. fra Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. til London 2. ds. herfra. — Nicolaj II, Lissner, ank. til Boston 26. ds. fra Kristiania. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ank. hertil 3. ds. fra Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afgik fra afgik fra Riga 2. ds. til Antwerpen. — Omsk, Jonsen, ank. til Hull 30. Maj fra Libau. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 1. ds. til New York. — Perm, Christensen, ank. til Libau 31. Maj herfra. — Pregel, Olsen, afgik fra Windau 3. ds. til Libau. — Texas, Hansen, afgik fra New Orleans 19. Maj hertil. — Thyra, Mikkelsen, afgik fra Hull 1. ds. hertil. — Tiber, Bech, ank. til Antwerpen 31. Maj fra Riga. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Swansea 27. Maj til Livorno. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Reval 3. ds. herfra. — United States, Wulff, ank. til New York 27. Maj fra Kristianssand. — Riberhus, Bønnelykke ank. hertil 3. ds. fra Riga. — Ceres, Gad, ank. til Leith 2. ds. fra Thorshavn. — Laura, Aasberg, afg. fra Leith 1. ds. til Reykjavik. — Vesta, Godtfredsen, ank. hertil 30. Maj fra Leith. — Tjaldur, Rothe, ank. til Leith 30. Maj herfra.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, ank. til Haukipudas 4. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Stockton 30. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Blyth 3. ds. — Erik II, A. S. Mahneke, ank. til Frederikshavn 1. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, afg. fra Methil 30. Maj. — Dan. Th. H. Petersen, ank. til Blyth 31. Maj. — Uffe, J. M. Petersen, afgik fra Kronstadt 4. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Middlesbro 31. Maj. — Danmark, Kraemer, ank. til Stettin 4. ds. — Ragner, Holst, ank. til Middlesbro 26. Maj. — Skjold, Rise, afg. fra Riga 1. ds. — Halfdan, Hansen, afg. fra Wiborg 2. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til Cardiff 1. ds. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Middlesbro 29. Maj. — Harald, C. A. Schmidt, afgik fra Sunderland 2. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Riga 31. Maj.

Viking. Bjørn, Danholt, ank. til Nantes 27. ds. — Vagn, Mahneke, afgik fra Ghent 4. ds. — Ulf, Drescher, ank. til Honfleur 1. ds. — Leif, Huus, afgik fra Sandarne 30. Maj.

Det dansk-russiske Dampkibelskab. Russ, Rasmussen, afgik fra Newcastle 1. ds. til Kronstadt. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. til Bergen 31. Maj. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. til Newcastle 30. Maj. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Haukipudas 3. ds. — Helmer Merch, Thorsøe, afgik fra Pugwash 28. Maj til Preston. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til London 3. ds. — Pawel Andrejef, Tannebek, afgik fra St. Petersburg 29. Maj til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Silloth 2. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Kronstadt 4. ds. — Johan Siem, Petersen, afgik fra St. Petersburg 1. ds. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Cardiff 2. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Hull 29. Maj. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Riga 1. ds. — Hamlet, Reese, afgik fra Rotterdam 30. Maj. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 30. Maj. — Rolf, Olsen, ank. til Kasko 31. Maj. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Trångsund 31. Maj.

Helmdal. Helga, Olsen, afgik fra Neu Fahrwasser 2. ds. — Martha, Christensen, ank. til Rouen 29. Maj. — Elna, Rathje, ank. til Archangel 26. Maj. — Therese, Pedersen, ank. til Archangel 4. ds. — Simone, Møller, ank. til Rouen 26. Maj. — Jeanne, Løffler, ank. til Blyth 1. ds. — Vera, Rise, ank. til Burntisland 4. ds. — Daisy, Leth, ank. til Houden Dock 1. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ank. til Bremen 31. Maj. — Nancy, Jessen, ank. til Arbroath 3. ds. — Nautik, Nielsen, ank. til Malme 3. ds. — Nordsoen, Gram, afg. fra Jakobstad 31. Maj til Brahestad. — Nexos, Basse, ank. til Havre 2. ds. — Nora, Pedersen, ank. til Dunston 2. ds. — Fylla, Christensen, afgik fra Tynen 2. ds. til Hangø. — Gerda, Iversen, afgik fra Jersey 1. ds. til Frederikshavn. — Hebe, Nielsen, afgik fra Rotterdam 1. ds. til Pillau. — Napoli, Brinch, ank. til Dunston 3. ds. — Bodil, Larsen, ank. til Räsö 31. Maj. — Dagmar, Mathiasen, afgik fra Ørnsköldsvik 1. ds. til Huelva. — Nerma, K. Nielsen, ank. til Paulshafen 28. Maj. — Alfa, Uldall, afgik fra Blyth 3. ds. til Esbjerg.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Brake 22. Maj. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Rotterdam 31. Maj. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Kaunisaaari 2. ds. — Urania, Clausen, afg. fra Hamburg 3. ds. — Svend, Petersen, afgik fra København 1. ds.

Nordseen. Nordland, Møller, ank. til Methil 3. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, afgik fra Repola 1. ds. — England, Andersen, ank. til Ghent 31. Maj. — Holland, Poulsen, ank. til Gedser 3. ds. — Rusland, Madsen, afgik fra Øsel 1. ds.

Kjøbenhavn. Russia, Poulsen, ank. til Windau 31. Maj. Carl Hecksher, Starck, ank. til Rotterdam 3. ds. — Livonia, Skov, afgik fra St. Petersburg 30. Maj til Rotterdam.

Østersøen. Gratia, Mathiesen, ank. til Grangemouth 2. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Riga 1. ds. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 30. Maj til Dordrecht. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Riga 30. Maj til Dordrecht. — Kolumbia, Rasmussen, ank. til Stettin 2. ds.

Inga. Flandria, Sørensen, ank. til Slesvig 2. ds. — Estonia, Nielsen, ank. til West Hartlepool 2. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afgik fra Boness 3. ds. til Rouen. Selandia, Troensegaard, afgik fra Abo 3. ds. til Helsingfors. — Secalia, Jensen, ank. til Petersborg 31. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Wiborg 1. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Kbhvn. 2. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. til Rotterdam 29. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 4. ds. — Frederiksborg, Hansen, afgik fra Repola 30. Maj. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Newcastle i N. B. 25. Maj. — Kronborg, Hveissel, afg. fra Mobile 30. Maj. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Trångsund 28. Maj. — Skanderborg, Albertsen, afgik fra Tyne 29. Maj. — Stegelborg, Lund, afgik fra West Hartlepool 30. Maj. — Stjerneborg, Lund, afg. fra Genua 1. ds. — Søborg, Fischer, afg. fra Grimsby 2. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Oran 1. ds.

Dampkibelskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, afg. fra Frederikshavn 2. ds. — Klampenborg, Jensen, ank. til St. Petersburg 25. Maj. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Benisaf 2. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kbhvn. 4. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Stettin 28. Maj. — Tuborg, Agerlin, ank. til Frederikshavn 31. Maj. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Newcastle 27. Maj. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kronstadt 1. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. fra Pernau 2. ds. — Dansborg, Kühl, afgik fra Bona 2. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til Frederikshavn 31. Maj. — Kallundborg, Nielsen, afg. fra Petersborg 31. Maj. — Taarnborg, Matzen, afgik fra Grimsby 30. Maj.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. fra Fairwater 30. Maj.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. fra Petersborg 1. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Windau 2. ds. — Peter Mærsk, Bergesen, afgik fra Ghent 2. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Riga 2. ds.

Dampkibelskabet Torm. Sara, Jensen, afg. fra Burntisland 1. ds. til Kiel. — Helene, Sørensen, ank. til Kiel 3. ds. — Sjælland, Sonnichen, ank. til Grangemouth 4. ds. — Agnete, Petersen, ank. til Methil 4. ds. — Hermia, Hansen, ank. til Kallundborg 2. ds. — Alice, Schultz, afgik fra Grangemouth 31. Maj. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Burntisland 3. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 31. Maj.

Ærs. Erinding, Nielsen, ank. til Frederikshavn 27. Maj. — Enigheden, Jensen, ank. til Sunderland 31. Maj.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. til Methil 2. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kbhvn. 4. ds. syd. — N. F. Høffding, Møller, afgik fra Dunkerque 4. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Hamburg 30. Maj. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Rouen 31. Maj. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Rotterdam 2. ds. — G. Kock, Jørgensen, pass. Kbhvn. 3. ds. nord. — St. St. Bilicher, Christensen, afg. fra Newcastle 4. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Haukipudas 30. Maj. — London, Bom, ank. til Heplotsund 30. Maj. — P'aria, Tholander, ank. til Heplotsund 30. Maj. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Haukipudas 2. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Kotka 2. Juli. — Wien, Brink, ank. til Haukipudas 4. ds. — Roma, v. Thun, ank. til Aarhus 4. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afg. fra Bremen 3. ds. — Clara, Magleby, afg. fra Holtenau 1. ds. bestemt til Råfö. — Erik, Poulsen, ank. til Burntisland 4. ds. — Axel, Christensen, afg. fra Honfleur 4. ds. best. til Hull. — Josey, Damm, ank. til Kronstadt 3. ds. — Hugo, Steen, ank. om til Methil 3. ds. — A sger Ryg, Thorkelin, afg. fra St. Petersborg 31. Maj bestemt til Bremen. — Absalon, Grau, ank. til Granvik 30. Maj. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ank. om til Bremen 1. ds. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Wasa 20. Maj. — Angantyr, Holm, afg. fra Åbo 2. ds. bestemt til Antwerpen. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. om til Velzen 2. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. om til Bremen 3. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. om til Burntisland 2. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Windau 4. ds. — Freja, Nielsen, ank. om til Stettin 3. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. til Stolpmünde 4. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afgik fra Bremerhaven 3. ds. til Kallundborg. — Tor, Hårstedt, afgik fra Landskrona 4. ds. til Kalmar. — Roma, Larsson, ank. om til Lørje 4. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. om til Ghent 3. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. fra St. Petersborg 1. ds. — Frankrig, Friis, ank. om til Korsør 2. ds.

Internationalt Dampskibs og Bærgnings Co. Lady Furness, Clausen, ank. om til Rotterdam 3. ds.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby, Prinsesse Marie, Pedersen, afgik fra Taltal 17. Maj til Dunkerque. — Wilhelmine, Lauridsen, ank. om til Callao 23. Maj. — Prins Valdemar, Hansen, ank. om til Melbourne 23. Maj fra Kristiania. — Sørine, Andersen, ank. om til New York 25. Maj fra Parapat. — Havila, Duysen, afgik fra Misilones 26. Maj til Kanalen f. O. — Mærdor, Mørck, ank. om til Falmouth 26. Maj fra Rio Grande, beordret til Uleåborg.

Svendborg. Flora, Sørensen, ank. om til Mostyn 26. Maj. — Magnæt, Gommesen, ank. om til Umeå 27. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. om til Trångsund 28. Maj. — Zenitha, Jensen, ank. om til Kotka 28. Maj. — Slesvig, Hartmann, ank. om til Kønigsberg 28. Maj. — Galathea, Jensen, ank. om til Kings Lynn 28. Maj. — Martin Nilsson, Petersen, ank. om til Sundsvall 27. Maj. — Doris, Købke, ank. om til Kings Lynn 28. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ank. om til Kjøbenhavn 29. Maj. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. om til Kønigsberg 29. Maj. — Kamma, Fisker, ank. om til Kønigsberg 29. Maj. — Casper, Hansen, ank. om til Riga 30. Maj. — Ignatz Breum, Lund, ank. om til Charlestown 30. Maj. — Minerva, Fuglsang, ank. om til Kjøbenhavn 31. Maj. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. om til Norrköping 31. Maj. — Roma, Jensen, ank. om til Sundsvall 31. Maj. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. om paa Kjøbenhavns Red 31. Maj. — Fanny, Hansen, ank. om paa Marstal Red 31. Maj. — Emanuel, Bentzen, ank. om til St. Petersborg 31. Maj. — Britannia, Rasmussen, ank. om til Styk Isholm 31. Maj. — Fulvia, Petersen, ank. om til Kønigsberg 30. Maj. — J. Lotz, Hansen, ank. om til Fowey 31. Maj. — Althea, Skovgaard, ank. om til Faaborg 1. ds. — Vera, Jensen, ank. om til Åbo 1. ds. — Concordia, Henriksen, ank. om til Plymouth 31. Maj. — H. J. Jensen, Larsen, ank. om til Frederikshavn 31. Maj. — Peter, Jørgensen, ank. om til Kjøbenhavn 29. Maj. — Leit, Andersen, ank. om paa Kjøbenhavns Red 31. Maj. — Maagen, Jensen, ank. om paa Helsingørs Red 31. Maj. — Freja, Jensen, ank. om til Umeå 3. ds. — Severine, Hansen, ank. om til Kjøge 3. ds. — Najaden, Rasmussen, ank. om til Kotka 1. ds. — Primula, Madsen, ank. om til Dundee 3. ds. — Alma passerede Helsingør 1. ds. for Hudiksvall. — Vesta, Poulsen, ank. om til Kotka 3. ds. — Ariel, Ravnemose, ank. om til London 2. ds.

Ærs. Abba, Petersen, ank. om til Gefte 29. Maj. — Genius, Bastrup, ank. om til Eskefjord 28. Maj. — Anne, Schmidt, ank. om til Fuglefjord 29. Maj. — Albertha, Kromann, pass. Lizard 25. Maj for vestg. — Lorenz, Levinson, ank. om til Memel 28. Maj. — Saga, Jensen, passerede Falmouth 28. Maj for Hamburg. — Else, Mortensen, afg. fra Kjøbenhavn 29. Maj til Fakse. — Thea, Friis, ank. om til Paimpool 29. Maj. — Merkur, Friis, ank. om til St. Davids 29. Maj. — Søstrene, Christensen, ank. om til Pauillac 30. Maj. — Hebe, Clausen, ank. om til Cadiz 29. Maj. — Nauta, Stærke, afgik fra Troon 26. Maj til Haaeks Harbour (Labrador). — Bien, Petersen, ank. om til Kalmar 27. Maj. — Argo, Clausen, afg. fra Falmouth 27. Maj til Altona. — Valborg, Johansen, ank. om til Rochester 28. Maj. — Mars, Stegmann, ank. om til Memel 27. Maj. — Haabet, Eschen, ank. om til Kings Lynn 25. Maj. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. om til Havre 23. Maj. — Phoenix, Hansen, ank. om til Havre 27. Maj. — Hydra, Christensen, ank. om til Kjøbenhavn 27. Maj.

— Emanuel, Nielsen, ank. om til Kjøbenhavn 27. Maj. — Ami, Christensen, ank. om til Kristiania 28. Maj. — Aron, Andersen, ank. om til Drammen 31. Maj. — Arietis, Andersen, ank. om til Bremerhaven 30. Maj. — Kronen, Hermansen, ank. om til Trangsivaag 24. Maj. — Svalen, Rosenbeck, ank. om til Oxelösund 31. Maj. — Caroline, Christensen, ank. om til Riga 30. Maj. — Amalia, Andersen, ank. om til Karrebæksminde 31. Maj. — Likka, Petersen, ank. om til Rendsburg 1. ds. — Elise Marie, Olsen, ank. om til Riga 1. ds. — Concordia, Madsen, ank. om til Aberdeen 1. ds. — Skjold, Nielsen, afgik fra Hernösand Distrikt 31. Maj til Themsen. — Theodor, Andersen, ank. om til Kjøbenhavn 30. Maj. — Enigheden, Hansen, ank. om til Kjøbenhavn 30. Maj. — Juliane, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 30. Maj til Hasle. — Expres, Boye, afgik fra Kjøbenhavn 31. Maj til Landskrona. — Mette, Andersen, ank. om til Klaksvig 1. ds. — Lauritz, Polmer, ank. om til Libau 3. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. om til Åbo 29. Maj. — Alfa, Rasmussen, er ankommet til Paranagna. — Hertha, Krull, ank. om til Sundsvall 2. ds. — Atlantic, Rasmussen, pass. Isle of Wight 31. Maj for østg. — Hansigne, Clausen, ank. om til Gefte 3. ds. — Venus, Jensen, ank. om til Viannadoeostallo 2. ds. — Maagen, Mortensen, ank. om til Akureeyra 2. ds. — Peter, Olsen, ank. om til Aalborg 2. ds. — Martha, Madsen, ank. om til Kjøbenhavn 3. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Smaalands-Farvandet. Karrebækaminde-Bugt. I Tidsrummet fra den 6te til den 13de August 1907 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Karrebækaminde-Bugt. Skydepladsen begrænses af Linjer fra N.-Enden af Dybse i V. til tværs af Vene-Grundens V.-Ende, herfra i S. til Vene-Grunde og fra disse til Knudshoved. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Malmö. I Efteraaret 1907 skal paa Malmö Ø.-lige Pierhoved tændes et rødt Blinkfy, der hver 4 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 31 Fod.

Samtidig forandres den røde, faste Lysvinkel, som i Fyret paa det V.-lige Pierhoved lyser fra N. 81° V. gennem N. til N. 6° Ø., til at vise grønt, fast Lys. 55° 36' 59" N. Br. 12° 59' 38" Ø. Lgd. Efter Forandringen er det altsaa grønt Lys overet med Malmö indre, hvide, faste Fyr, som leder i Renden til Malmö.

Gotland. Slitte. I Farvandet mellem Slitte og Länna er Stagen med Kost nu udsat.

Fårösund. Ved Bankens Grund er Stagen med Kryds inddraget.

Stockholm Skærgaard. Ved Trekantens Knall er Stagen inddraget, og ved Landgrunden uden for Gamla Djursholm er udsat en Stage med Kost.

Finland. Finske Bugt. Pukionsari V. En lille 16 Fods Klippe ligger midt i Farvandet i 9 Fy. Vand 0, Kml. SV. t. V. $\frac{3}{4}$ V. fra Pukio Pynt. 60° 26' 30" N. Br. 27° 48' 43" Ø. Lgd.

Rusland. Narva. Narva Fyr er atter tændt.

Tyskland. Oderbank. Ved Oderbank er Topbetegnelsen paa følgende Tønder forandret saaledes: Den hvide Spirtønde Oderbank SW. har V.-lig Topbetegnelse under en opadvendt Kost, og den hvide Spirtønde Oderbank SO. har Ø.-lig Topbetegnelse under en opadvendt Kost.

Stollergrundrinne, Kieler Fjord og Kieler Havn. I Stollergrundrinne, Kieler Fjord og Kieler Havn er Aftmærkningen nu forandret, dog er Spidstønden Kiel 10 ikke ombyttet med Lystønden.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristianiafjord. Tvisteln. Paa Grund af Anlæg af en Taagesignal Station paa Tvisteln borttages de to Vardere. 56° 56' 10" N. Br. 9° 56' 40" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Fyrskibet „Elbe I“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib. Det har ikke Gnisttelegraf og Undervands Taagesignal.

Weeser. Solthörn. Solthörn faste Tværmærkefyr viser nu rødt Lys fra S. 66° V. til S. 77° V., hvidt Lys fra S. 77° V. gennem V. til N. 85° V., rødt Lys fra N. 85° V. til N. 77° V.

Ostfrielsche Øer. Baltrum. Mellem Øerne Norderney og Baltrum er et Vrag afmærket med en Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse. 53° 43' 6" N. Br. 7° 21' 19" Ø. Lgd.

Norderney. Dovetief. I Dovetief ligger Anduvningstønden paa 53° 45' 4" N. Br. 7° 7' 42" Ø. Lgd., de røde Spirtønder D A paa 53° 44' 39" N. Br. 7° 7' 48" Ø. Lgd., D B paa 53° 44' 21" N. Br. 7° 8' 2" Ø. Lgd., D C paa 53° 43' 52" N. Br. 7° 8' 23" Ø. Lgd., D D paa 53° 43' 19" N. Br. 7° 8' 11" Ø. Lgd., de sorte Spidstønder D 1 paa 53° 44' 22" N. Br. 7° 8' 12" Ø. Lgd., D 2 paa 53° 43' 51" N. Br. 7° 8' 31" Ø. Lgd. og D 3 paa 53° 42' 42" N. Br. 7° 8' 18" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Ameland. Westgat. I Westgat er Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kægle flyttet til Pladsen, hvorpaa Spidstønde Nr. 1 med Ballon laa i 23 Fod Vand, 53° 28' N. Br. 5° 29' Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 1, 1½ Kbl. SV. ¾ V. hen i 23 Fod Vand. Den mindste Dybde paa Yderbarren er nu 20 Fod og i Løbet 17 Fod.

Zulderzee. Fort Pampus. Den 24de og 25de Juni 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus i indtil 7,200 Alen Afstand fra Fortet og mellem NØ. t. Ø. og SØ. t. S. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og paa Batterierne Diemerdam og Durgerdam, V.-Batteriet ved Muiden og paa Muiderberg Kirketaarn.

I Holland afholdes i 1907 Sømineøvelser saaledes:

Fra 5te. Juni til 30te September i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, S. for Spidstønde-Linjen, ud for Fort Hoek van Holland. Pladsen begrænses mod Farvandet af røde Spidstønder, mod S. af grønne Tønder.

Fra 20de Juli til 26de September i Haringvliet, c. 2 Kbl. V. for Hellevoetsluis, for største Delen uden for det dybe Farvand. Pladsen afmærkes med Spidstønder eller Stumptønder.

Fra 20de Juli til 26de September i Volkerak (Hellegat), saa vidt muligt uden for det afmærkede Farvand, ud for Fort de Ruyter. Pladsen afmærkes med Tønder.

Zeegat van Goeree. Veermansgeul. Beningen. I Beningen er de to røde Lystønder Nr. 1 og 2 midlertidig, for en Tid af fire Uger, ombyttet med Spidstønder. I Veermansgeul er der kun 4 Fod Vand og i det V.-lige Indløb til Vuile 23 Fod.

Lens. I Lens er der paa Pladsen med 15 à 18 Fod Vand paa 51° 49' 9" N. Br. 4° 5' 43" Ø. Lgd. nu 20 Fod med 25 à 29 Fod udenom. Paa 13 Fods Pladsen paa 51° 49' 1" N. Br. 4° 6' 2" Ø. Lgd. er der nu 18 Fod Vand.

Wester Scheide. Oude Everingen. I Schaar van Oud Everingen er Dybden paa den V.-lige Barre midtfarvands 11 Fod og paa den Ø.-lige Barre midtfarvands 13 Fod.

England. Themson. Maplin. Vraget af Skonnerten „Wind“ der var sunket ved den sorte, spidse Lystønde „NE. Maplin“ i SW. Reach, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Lystønden „NE. Maplin“ er flyttet tilbage til sin gamle Plads. 50° 37' 15" N. Br. 1° 5' 42" Ø. Lgd.

Cant-Flat. Lægteren „Gladstone“ er sunket paa Cant-Flat, c. 8 Kbl. S. t. V. for Spile Tønde. En grøn Vragtønde er i 6 Fod Vand udlagt tæt N. for Vraget, 2½ Kml. N. 21° V. fra Leysdown Kystvagt-Station. 51° 26' N. Br. 0° 54' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Baie de Seine. I Baie de Seine ligger til Brug ved Opmaalning fra 1ste Juni til 1ste Oktober 1907 seks 22 Fod høje sorte Baaker med hvidt Flag over en sort Skive. De ligger S. for 49° 42' N. Br. og Ø. for 0° 40' V. Lgd. Hver Baake er forstøjet med fire Ankre, der hvert er afmærket med en lille Bøje. Det er forbudt at komme inden for disse Bøjer eller Baakerne nærmere end 1 Kbl. Baakerne flyttes. Opmaalingsforstøjet viser, naar det er til Ankers, samme Lanterner, som Dampere, der udlægger Telegrafkabel.

Irland Ø.-Kyst. Rosslare. En 12 à 18 Fods Grund er fundet i det Ø.-lige Indløb til Rosslare, fra Fyret paa Rosslare Bølgebryder i N. 87° Ø., 2 Kbl. Den sorte, spidse Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, ved Vraget af Skonnerten „Young Hudson“, 8½ Kbl. S. 67° Ø. fra Rosslare Kystvagt, er inddraget. Vragtønden ligger 90 Alen N. 69° Ø. for Vraget. 52° 16' N. Br. 6° 22' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Rochebonne. Ved Rochebonne ligger som de foregaaende Aar fire Tønder, en lille Damper og nogle Far-tøjer, der benyttes ved Opførelse af Fyrtaarnet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. East Chop Ø. Damperen „Edda“ ligger sunket, med Dækket over Vandet, paa V.-Kant af Squash Meadow Shoal.

Skonnerten „Sagamore“ er sunket i 10 Fv. Vand midt i Løbet i Vineyard Sound, fra East Chop Fyr i N. 58½° Ø., og fra Nobska Fyr i S. 65½° Ø. En rød og sort vandret stribet Klokketønde er i 12 Fv. Vand udlagt tæt N. for Vraget.

Buzzard Bay. New Bedford Harbor. Clark Point. Fyrtaarnet, som stod paa Clark Point, 3½ Kml. N. 16° Ø. fra Dumpling Rock Fyr, er borttaget.

New York. New York Upper Bay. I New York Upper Bay er de to hvide Spirtønder, Demarcation North og Demarcation inddraget.

Virginia. Mobjack Bay. Den 10de Juni 1907 tændes Severn River hvide, faste Fyr. Det vises fra en sort og rød vandret stribet Baake, som staar i 12 Fod Vand, paa Kanten af Grunden mellem Ware River og Severn River, ¾ Kml. V. for Ware and Severn Rivers Junction Tønde, der inddrages. Flammens Højde: 16 Fod. 37° 20' 18" N. Br. 76° 23' 30" V. Lgd.

North Carolina. Pamlico Sound. Neuse River. Garbacon Shoal og Adams Creek. Paa Neuse River S.-Side er følgende Fyr tændt:

Garbacon Shoal hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en sort Baake, der staar i 11 Fod Vand, paa N.-Enden af Garbacon Shoal, som skyder sig ud fra Cedar Point, 7½ Kml. S. 48½° V. fra Neuse River Fyr. 35° 0' 24" N. Br. 76° 39' 46" V. Lgd.

Adams Creek hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det vises fra en rød Baake, som staar i 8 Fod Vand, paa Yderenden af Grunden paa V.-Siden af Indløbet til Adams Creek, 2¼ Kml. S. 22° V. fra Garbacon Shoal Fyr. 34° 57' 49" N. Br. 76° 41' 4" V. Lgd.

Florida. St. Johns River. Pilot Town. Pilot Town forreste Ledefyr, som stod i 5 Fod Vand paa N.-Siden af Indløbet til St. Johns River, ½ Kml. N. 37½° Ø. fra St. Johns River Fyr, er permanent slukket.

Florida Reefs. French Reef. French Reef hvide Baake, mærket „G“, er atter opført.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. I Mobile Bay er de røde, faste Fyr Mobile Ship Channel Fyr Nr. 6 A, 8 A, 12 A og 14 A, atter tændt.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i Marts 1907 i 20 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11½ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Det grønne, faste Fyr paa NØ.-Hjørnet af den V.-lige Tværmole i Passe de la Madrague i Marseille Havn er formærket mod Søen, fra S. 28° Ø. gennem S. og V. til N. 37° V. 43° 19' 45" N. Br. 5° 20' 52" Ø. Lgd.

Italien. Stromboli. Paa Grund af de vulkanske Udbrud paa Stromboli er Semafor-Stationen paa Øen midlertidig nedlagt.

Rusland. Azovske Hav. Bardiensk. I Løbet til Bardiensk er der nu 16½ Fod, men Dybden skal foreges til 18½ Fod. Uddybningsmaskinen skal passeres saa langsomt som muligt, og paa Steder, hvor der vises rødt Flag eller rød Lanterne, skal Skibets Maskine stoppes, medens de passeres. Rendeu gaar 14½ Kbl. S. 40° V. fra Bølgebryderens V.-Ende og er 140 Alen bred. Den er afmærket med fem sorte Spirtønder med Kægle paa SØ.-Siden og fem røde Spirtønder med Kægle med Spidsen nedad paa NV.-Siden. Paa Kysten er rejst tre 38 Fod høje Baaker, der holdt overet i N. 40° Ø. leder midt igennem Rønden. Forbaaken er sort med Trekant med Spidsen opad, den midterste staar 6¼ Kbl. fra den forreste og er hvid med Firkant, den tredje staar c. 100 Alen fra den anden og er rød med rund Skive paa Toppen. Paa den forreste og bageste skal anbringes Fyr. Da Bunden i Rønden er blødt Mudder, kan Skibe med 16 Fods Dybgaende søge Havnen. Bølgebryderens V.-Hoved: 46° 44', N. Br. 36° 48", Ø. Lgd.

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

Forindien V.-Kyst. Calicut. Calicut hvide Fyr med Formærkelser staar tæt ved Havnekontoret, 5 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 18° V. fra det gamle Fyrtaarn, som staar endnu.

Malacca Strait. Perak River. Pulo Katak. Fyret paa Pulo Katak er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 15 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. 4° 9' N. Br. 106° 36' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Banka Ø. Generaal Elliotrif. Den sorte Jærnbæke med afkortet Kægle paa Generaal Elliotrif er i Orden. Der udlægges derfor ingen Tønde ved Grunden.

China. River Min. Kimpai Pass. Naar Dampskibe nærmer sig Kimpai Pass skal de give et langt Stød i Dampfløjen. Naar to Skibe kan møde hinanden i Passet, skal det, der har Strømmen imod, vente til det andet har passeret. 26° 8' N. Br. 119° 35' Ø. Lgd.

Japan. Gulf of Tokyo. Nagaura Ko. Okino Ne. En rød Fløjetønde er til Forsøg udlagt i 6 Fv. Vand ved S.-Siden af Okino Ne Reef, c. 2 Kml. SØ. for Koshiba Zaki (Fillmore Point), fra Saru Shima V.-Ende i N. 11° V. og fra Ø.-Enden af Natsu Shima i N. 59° Ø.

Karantænebestemmelser m. m.

Østerrig (Triest). — Bahrein i Den persiske Bugt er erklæret for smittet af Pest.

INDHOLD:

Højesteretsdom. — Kjøbenhavn, den 6. Juni 1907. — Ulykkestilfældet om Bord i S/S. „Ruth“. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Mæsklinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



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

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Gaarvirkshavnen ved Langøerne.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telf. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25.064.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Överretassagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadressæ: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensæen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo. Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström
Hangö, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og
Speditjonsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellbeim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadebyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priær.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.
(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

De private Assurandeurer lim.

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

Prøv engang ufortoldet **18 Kr.**

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin
anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10, Kjøbenhavn. Telefon 3283



Emallien
paalægges varm — 1/18" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges hold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Telefon 6031, Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Bopæl:

Westend 8, 3. Sal.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim

I Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreoklæpning.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Juni 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slænger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerops
Redningskrandse og
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeister, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophaltningsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

saamt alle **Skibsinventarier** anbringes.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, Overfladekondensationer, Rübélbrouce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. { 173
216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede
Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsøns Eff., A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratør.

De bedste Varer her paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisou
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Farretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorchjensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er naturlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 13. Juni 1907.

Ved den i sidste Nummer af Bladet gengivne Højesteretsdom af 30. Maj, har den i sin Tid meget omtalte »Heimdal«-Sag fundet sin Afslutning paa den Maade, der vistnok maa siges at ligge en almindelig udbredt Opfattelse af Sagen nær, og som i hvert Fald vil være tilfredsstillende under Hensyn til den betydelige Sympati, der fra saa mange Sider næredes for »Heimdals« Fører, Kaptajn A. P. Jensen.

Naar Højesteret ved sin Dom har nedsat Kaptajn Jensens Straf fra to Maaneders simpelt Fængsel til en Bøde paa 200 Kr., da kan ogsaa vi for vort Vedkommende fuldtud billige denne Nedsættelse, forsaavidt Tabellen drejer sig om Ændringen i Straffens Art, idet »Dansk Søfartstidende« allerede ved Omtalen af Sø- og Handelsrettens Dom af 21. November 1906 gjorde sig til Talsmand for den Opfattelse, »at Retten uden paa nogen Maade at gaa det offentlige Interesser for nær, kunde have tillagt de undskyldende Momenter i alt Fald saa megen Vægt, at Dommen var kommen til at lyde paa en Bøde i Stedet for Fængselsstraf.« Vi støttede denne Opfattelse bl. a. derpaa, at Lægfolk nu en Gang vil se en ikke uvæsentlig Forskel paa en maaske ringe Fængselsstraf og selv en meget høj Bøde, og vi tror, at denne Betragtning stadig vil holde Stik.

I et noget andet Lys stiller Højesteretsdommen sig dog for os ved Betragtning af Bødens Størrelse. Vi kender ikke Kaptajn Jensen, paa et meget langt Stykke har han vor fulde Sympati, og det glæder os paa hans Vegne, at Højesteret har set sig i Stand til at nedsætte Straffen i en saa kolossal Grad som Tilfældet er — men paa den anden Side maa vi dog i Overensstemmelse med Sø- og Handelsrettens Dom ubetinget fastholde vort tidligere udtalte Syn paa Sagen, nemlig at der ved Kollisionen mellem »Heimdal« og »Onni« er foregaaet Ting, som ikke maa finde Sted. Hvad disse Ting er, oplyser Præmisserne ved Underinstansens Dom tilstrækkelig tydeligt, og selv om en varmtfølt og dygtig Defension formaar at reducere Vægten af de deri indeholdte Anker ganske væsentligt, saa kommer man, for at tage et enkelt ganske bestemt Punkt, dog aldrig uden om dette, at »Heimdal«, selv efter at Føreren var bleven klar over, at Faren for dette Skib i hvert Fald ikke var overhængende, ikke har foretaget sig nogetsomhelst for at komme i Forbindelse med »Onni«, eller skaffe Klarhed over dens Tilstand, men ganske rolig har fortsat sin Kurs til Kjøbenhavn.

At sligt ikke maa finde Sted, og at det maa forlanges af en Fører, at han, om ikke straks saa dog i alt Fald efter en Stunds Forløb, kommer saa meget til sig selv, at han har en nogenlunde velbegrunder Opfattelse af Situationen, og derefter handler i Overensstemmelse med Lovens Forskrifter — for hele denne Betragtning, der ikke lader sig afvise, savner vi Udtryk i Højesterets Dom. Og denne Mangel bliver blot saa meget mere iøjnefaldende, som Højesteret ved andre Lejligheder har vist en klar Forstaaelse af, hvad Vægt der fra saavel nautisk som juridisk Side maa lægges paa Sølovens § 223. Vi skal i denne Forbindelse blot minde om Højesterets Afgørelse i Sagen mod Kapt. A. E. T. H., Dampskibet »Hengest«, der ved Dom af 17. December 1906 blev idømt

den samme Bøde — 200 Kr. — for en Forseelse, for hvilken Betegnelsen »samme« vilde være i højeste Grad misvisende.

Alligevel tror vi, at »Heimdal«-Sagen, beklagelig som den fra første Færd var og behæftet med sine to væsentlig forskellige Domme, vil have gjort sin Nytte ved at pointere, at § 223 ingenlunde tør lades uanset, og at Sø- og Handelsretten, eller om man vil Skibsfarten selv, agter at fastholde de betydelige Krav til Førernes Konduite, som Lovbestemmelserne i Virkeligheden indeholder.

Kaptajn H. W. Petersen er af Indenrigsministeriet ansat som Synsmand ved Tilsynet med Dampfartøjer i Kjøbenhavn i Stedet for afdøde Kaptajn Peter Hansen.

»Baltcon«-Certepartiet.

I »The Baltic and White Sea Conference«s Cirkulære for Maj skrives: Gentagne Gange har der været skrevet i vore Cirkulærer om, at Modtagerne i nogle tyske Havne vedblivende forlanger at klarere Skibene ved deres egne Mæglere, og Gang paa Gang har det været foreholdt Rederne, at de ikke maa give efter for dette Forlangende. Alligevel er det meddelt Konferencens Sekretær, at Købmændene i mange Tilfælde dog faar deres Vilje sat igennem. Faren herved er ofte bleven paa-peget og behøver ikke yderligere Kommentar, men hvorfor tillader da Rederne, at Købmændene dikterer dem deres Betingelser paa denne Maade? Hvilken Nytte har man af »Baltcon«-Certepartiet, som har kostet saa meget Arbejde og saa mange Opofrelser, hvis en af dets Grundsatninger skal overses? Thi det kan ikke nægtes, at et af dets fundamentale Principer er, at Reder og Befragter hver for sig skal have Kontrollen med sin egen Ejendom, og at følgende Rederen har den absolutte Ret til at vælge sin egen Mægler, som der udtrykkelig fremhæves i »Baltcon«-Certepartiet. Naar dette er saaledes, hvorfor skal da Købmanden blande sig i Rederens Anliggender ved at forlange Kontrol over Skibenes Forretninger? Købmanden har ikke mere Ret til at gøre dette, end Rederen vilde have til at disponere over eller sælge den Last, som hans Skib bringer frem.

Heldigvis holder de fleste Redere sig til de fulde Betingelser i »Baltcon«, men nogle giver efter, og som Regel synder de da mod Klareringsklausulen. Det er derfor til dem, at denne Appel om Troskab mod Konferencens Beslutninger er rettet. De burde huske paa, at for hver Gang de gaar udenom »Baltcon«s Betingelser, styrker de Købmændenes Stilling og svækker Konferencens. Desuden giver de visse Mæglere en velkommen Anledning til at fortælle deres Venner blandt Skibsrederne, at »alle Conference-Redere gør det samme.« Et saadant Tilfælde er netop bragt til Sekretærens Kundskab, hvor en Reder, som kæmpede tappert for sin egen Agent, blev meddelt af Mægleren, at han absolut maatte benytte Købmandens Mægler, og at »alle Conference-Redere samtykker i dette.« Saadanne falske Meddelelser gør stor Skade, og i mange Tilfælde kan de forlede en nølende Reder til en altfor hastig Fragtslutning. Rederne bør derfor være paa deres Post overfor den Slags Forsøg paa at føre dem bag Lyset.

Modtagerne i Königsberg, Pillau, Fairwater, Swinemünde og Stettin synes at være de værste Modstandere, Konferencen har, særlig i de to sidstnævnte Havne. Men ogsaa her har det vist sig, at man kan opnaa rent »Baltcon«-Certeparti. Som Eksempel kan nævnes, at en Damp; tilhørende Firmaet Holm & Wonsild i Kjøbenhavn, nylig er sluttet for 8 Rejser fra Tyne til Swine-

münde paa absolut rent »Baltcon«, og at en anden Damper, tilhørende samme Rederi, for 8 Rejser er sluttet fra Firth of Forth til Stettin, med Valg af Fairwater paa absolut rent »Baltcon«. Hvis alle Redere bestemt hævder, at de vil have fulde »Baltcon«-Betingelser, eller ingen Fragt, vil de andre Købmænd, som endnu har Indvendinger mod det, snart falde til Føje.

I Pernau har der ogsaa været Vanskeligheder med »Baltcon«. Der meldes derfra, at Befragtere fra Humber-Havnene nægter at slutte paa »Baltcon« til Pernau, medens Købmændene ved Tyne villig akcepterer det. Det er at haabe, at Rederne ikke giver efter for Humber-Købmændenes uretmæssige Forlangender, da disse selvfølgelig ikke bør danne nogen Undtagelse fra andre Købmænd.

Nordisk Skibsrederforening har meddelt Konferencen, at adskillige Modtagere i Königsberg frivilligt har refunderet de omstridte ekstra Omkostninger for Losning af Kul i Königsberg. Opmærksomheden henledes paa et nyt Certeparti, der under Navn af »Cronpiter« er bragt frem af Importører i St. Petersburg. Dette vil lige saa lidt som »Amicon« blive anerkendt af Konferencen. Stipulationen »Cronstadt within the moles« skulde tilfredsstille St. Petersburg-Købmændenes Fordringer. I forrige Aars Juli og November Cirkulærer omtalte vi, at i Wismar havde en Modtager forlangt Mark 0,85 pr. Ton for Losning af Kul i Stedet for Mark 15 $\frac{1}{2}$ pr. Keel, som, indtil »Baltcon«-Certepartiet traadte i Kraft, har været den gangbare Pris dersteds. Rederne anlagde Sag og vandt. Sagen blev appelleret, og Afgørelsen blev stadfæstet af den højere Ret. Modtagerne forlangte ekstra Betaling for Kurve o. s. v., men Retten henviste til Klausul 13 i »Baltcon«, hvoraf det frengaar, at disse Omkostninger skal betales af Modtagerne. Den nævnte Pris, Mark 0,85 pr. Ton, er omtrent 12 Pfenning højere end Mark 15 $\frac{1}{2}$ pr. Keel.

I Følge Meddelelse fra Stettin har det derværende Handelskammer forhøjet Prisen for Losning af Kul i Swinemünde til Mark 18 pr. Keel. Hertil kommer Mark 1,40 for Losning i Lægtene, selv om Ladningen ikke skal losses i Lægtene, naar det i Certepartiet heder: »Cargo to be delivered alongside«. Prisen er saaledes nu Mark 19,40 pr. Keel. For at hindre dette, bør det anbefales ikke at sætte ind i Certepartiet »steamer paying current price«, men derimod »steamer paying 17 Mark per Keel«, hvilket har været gangbar Pris indtil for ganske nylig.

Sekretæren i The Baltic and White Sea Conference meddeler, at følgende

Mæglere i Stettin: Wm. Eisenach, Paul Gronau, F. Ivers, Robert Køppen, W. Kunstmann, Lohff & Siedler, Gustav Metzler, Nimitz & Henning og Wm. Schröder, samt følgende Mæglere i Swinemünde: F. Ivers, W. Kunstmann, Gustav Metzler og Christian Rose er gaaet ind paa fremtidig at ekspedere alle Dampere, som tilhører Medlemmer af Konferencen, og som kommer til Stettin eller Swinemünde med Kul eller Fosfatladninger (og gaar ud i Ballast), paa samme Betingelser, som er aftalt med Mæglere i Memel, Königsberg og Danzig, nemlig: op til 1,250 Ton Last 1 d. pr. Ton og for overskridende Mængde $\frac{1}{2}$ d. pr. Ton, indbefattet Inkassering af Fragt og andre Regninger for Skibsforretninger.

Det anbefales Konferencens Medlemmer at benytte et af ovennævnte Firmaer, naar Lejlighed gives.

Frihavn i Malmø. Efter Indbydelse af en Del kendte Mænd paa Handelens og Industriens Omraade holdtes i Malmø forrige Onsdag et Møde angaaende Spørgsmaalet om en Frihavn i Malmø.

Ingeniør Berg, administrerende Direktør for det skaanske Cementaktieselskab, holdt et indledende Foredrag, hvori han gav en Fremstilling af, hvorledes en

Frihavn i Malmø bedst kunde komme i Stand og af de forberedende Skridt, som den af Byraadet nedsatte Frihavnskommission havde foretaget. Indenfor Kommissionen havde man været stemt for, at Anlæg af Lagerbygninger og Transportarrangementerne helst burde være i Hænderne paa et privat Selskab, og der maatte træffes en Overenskomst mellem et Frihavnselskab og Malmø By i Lighed med de Principer, der fulgtes i Hamburg og Kjøbenhavn.

Efter endt Debat besvaredes det af Dirigenten fremsatte Spørgsmaal, om hvorvidt Anlæg af en Frihavn eller eventuelt et Frilager var ønskeligt, med et enstemmigt Ja.

Svensk-Østasiatisk Kompagni. Skibsreder D. Brostrøm, der tillige med Bankdirektørerne K. Wallenberg og H. Mannheimer i sidste Uge har besøgt Kjøbenhavn for paa det under Dannelsen værende Aktiebolaget Svenska østasiatiska Kompagniets Vegne at afslutte Overenskomst med det danske Østasiatisk Kompagni, er i Følge R. B. d. 5. ds. vendt tilbage til Gøteborg. Ved en Samtale, som en Medarbejder ved Gøteborg Handels- og Søfartstidning har haft med Hr. Brostrøm, meddelte denne, at et Forslag til Overenskomst er truffet i alle Hovedpunkter. Overenskomsten har dog endnu ikke kunnet underskrives, da det ny Selskab endnu ikke er konstitueret. I Følge Overenskomsten skal begge Selskaber staa paa fuldstændig lige Fod. Paa alle Pladser skal Selskaberne have fælles Agenter. Gøteborg vil i Fragthenseende blive ligestillet med Kjøbenhavn, og dette skal gælde saa vel Eksport- som Importgods. Foreløbig Overenskomst er afsluttet om Køb af to af det danske Østasiatisk Kompagnis Dampere. Den ene af disse er aldeles ny, medens den anden er noget ældre, men dog i fuldt sødygtig Stand. Den første af det svenske Selskabs Dampere ventes at ville komme til at indtage Last i Gøteborg i Slutningen af næste Maaned.

Vi har modtaget følgende:

»Hustømmer« fra Königsberg. Undertegnede var for kort Tid siden i Königsberg, hvor jeg lossede en Ladning Kul, og blev under Lossetiden af et derværende Mæglerfirma tilbudt at føre en Ladning Træ fra Königsberg til Faaborg.

Paa min Forespørgsel hos paagældende Mæglerfirma om hvilke Dimensioner Træet bestod af, blev det mig opgivet, at Lasten var Hustømmer, og i Henhold dertil sluttede jeg Fragten, dog uden at modtage Certeparti, der først senere ved Udklareringen blev mig overleveret. Jeg paabegyndte Lastningen og fik ogsaa indladet et mindre Parti, 35 Kubikmeter, som i og for sig vel nok kunde kaldes Hustømmer, skønt der egentlig var Stykker imellem, der ikke godt knnde betegnes som saadant, men jeg tog dog imod Partiet uden at gøre Indsigelse, hvorefter jeg forhalede til en anden Plads, der blev mig anvist. Her viste det sig imidlertid, at »Hustømmeret« bestod i Stykker af Dimensioner op til 13" × 13" Tykkelse og til 43 Fods Længde, og dette medførte ikke alene, at jeg brugte 14 Arbejdsdage til at indtage Restlasten 628 Stykker, som udgjorde c. 344 Kubikmeter, men gav tillige til Resultat, at Skibet kun rummede c. $\frac{2}{3}$ af hvad det ellers under sædvanlige Forhold laster. Da det er mig meddelt, at der endnu er et større Parti af saadant »Hustømmer«, der staar for Afskibning, tillader jeg mig at gøre mine ærede Kolleger bekendt med ovenstaaende.

L. A. Skovgaard.

Fører af 3-m. Skonnert »Althæa«, Svendborg

Injuriesag. Skibsfører H. R. Hansen, Skonnert „Marie“ af Strynø, er af Aarhus Købstads Politiret ved Dom af 16. Maj d. A. paa Foranledning af Skibsfører R. Petersen af Strynø bleven idømt en Bøde til Statskassen paa 50 Kr. samt 15 Kr. i Sagsomkostninger til Skibsfører R. Petersen for at have brugt fornærmelige Udtalelser mod denne. Samtidig er de fornærmelige Udtalelser kendt døde og magtesløse.

Passeret Vrag. Norsk Damper „Norge“ af Drammen har d. 5. ds. paa 56° 34' N. Brd. og 6° 18' Ø. Lgd. passeret Skonnertbrig „Ida“ af Frederiksstad, forladt af Mandskabet og fuld af Vand.

(R. B.)

Fra Hudiksvall skrives til os d. 9. ds.:

Ankommen hertil i Dag fra Newcastle on Tyne, undlader jeg ikke at meddele, at vi d. 29. f. M. paa 55° 13' N. Brd. og 4° 25' Ø. Lgd. passerede Vraget af et større Skib med Bunden i Vejret.

J. P. Hansen,

Fører af 3-m. Skonnert „Alma“ af Thurø.

Ulykkestilfældet om Bord i S/S „Ruth“.

Hr. Konsul *Rechnitzer*, Aalborg, har velviligst tilstillet os en Udskrift af den svenske Damper „Ruths“ Skibsdagbog, som nedenstaaende findes gengivet i Oversættelse:

„Tirsdag d. 28. Maj Kl. 12.15 Md. ankom Damperen til Norresundby og fortøjede ved anvist Losseplads. Der blev gjort klar til Losning, og denne paabegyndtes Kl. 3 Em. med to Hold og fortsattes til Kl. 6 Em. Straks efter Kl. 3 Em. fik Fyrbøder *Albert Abrahamson* Ordre til at gaa ind i Tunnelen og hente noget Værktøj, som laa omtrent 8 Fod fra Indgangen. Han gik ind, men kom straks ud igen og sagde, at han ikke kunde finde Værktøjet. Efter at have meddelt Mesteren dette, gik han umiddelbart efter paany ind i Tunnelen og samtidig fik 1ste Fyrbøder *Axel Karlson* Ordre til at hjælpe ham. *Karlson* gik straks ind i Tunnelen, og efter ham fulgte Fyrbøder *Hilmer Anderson* uden dog at have faaet nogen Ordre dertil. Efter et Tidsforløb af c. 2 Minuter blev Maskinmesteren opmærksom paa, at der ikke hørt nogen Lyd fra Tunnelen, i hvilken der dog opholdt sig tre Mand. Han raabte straks derind, men da der intet Svar kom, tændte han en Lampe og gik ind for at se efter de andre. Allerede da han stod i selve Indgangen til Tunnelen, blev han klar over, at Luften var saa trykkende, at han snaarest mulig maatte ud igen, og han sprang da op paa Dækket og tilkaldte Hjælp, hvorefter Kaptajnen, Styrmanden og Baadsmanden øjeblikkelig indfandt sig i Maskinrummet. Baadsmanden gik ind, men faldt halvvejs besvimet om i selve Indgangen. En Læge, som man havde sendt Bud efter, kom nu til Stede.

Da det ikke var muligt at faa nogen Lampe til at brænde i Indgangen, kunde man ikke faa Øje paa nogen af dem, der var derinde, men med en Baadshage (7—8 Fod lang) kunde man mærke dem; der blev gjort flere Forsøg paa at trække de forulykkede ud ved Hjælp af Baadshager, men uden Resultat. Baadsmanden fik nu en Line om Livet, og efter flere Forsøg lykkedes det ham at faa Linen fastgjort paa ham, der sidst var gaaet ind (*Anderson*); denne blev nu halet frem, og efter Lægens Ordre kørt til Sygehuset.

Der var nu hængaet en halv Time siden Folkene var gaaet ind i Tunnelen. Omtrent 5 Minuter senere lykkedes det at faa *Karlson* ud, som laa c. 6 Fod fra Indgangen. Han blev straks kørt til Sygehuset, og i Vognen fulgte Styrmanden, som uafbrudt foretog Oplivningsforsøg. Ved halvfem i den kom en Dykker med Luftpumpe til Stede. Dykkeren kunde imidlertid ikke komme ind, idet Aabningen til Akselgangen var for lille, men Slangen til Luftpumpen blev ført ind, og Pumpningen fortsattes til Kl. 6 Em. Der blev gjort flere Forsøg paa at trænge ind og faa *Abrahamson* ud, men uden Resultat. Fra Sygehuset indtraf nu *Besked* om, at de to, som var bragt derhen, var afgaaet ved Døden, hvorfor man ansaa det for at være haabløst at udsætte Folk for den Fare, der var forbunden med at gaa ind i Tunnelen, da *Abrahamson*, som nu havde været derinde i 3 Timer med Sikkerhed kunde vides at være død.

Senere paa Aftenen forsøgte man paany at trænge ind i Tunnelen, men forgæves.

Endnu om Morgen d. 29. var det umuligt at trænge ind i Tunnelen.

Ved 6-Tiden om Efttermiddagen lykkedes det at fremdrage *Abrahamsons* Lig, som derefter blev ført til Lighuset.

Norresundby, d. 29. Maj 1907.

A. H. Bovik,
Fører af S/S „Ruth“.

Carl Linde, *C. A. Nilsson*, *Adolf Johansson*,
Styrmand. Maskinmester. Baadsmand.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 53/1906, afsagt d. 15. Maj 1907. Købmand *Vilh. Nielsen*. Odense, mod S/S. „*Hannah M. Bells*“ Rederi, Firmaet *Grosley Mazee & Co.* ved deres Befuldmægtigede Højesteretsadvokat *H. Halkier*.

Ved Udlosningen af S/S. „*Hannah M. Bell*“, der i Slutningen af April Maaned f. A. indkom til Odense via Korsør med et i Marts Maaned i Baltimore indladet Parti Majs, viste det sig, at en Del af Majsens var beskadiget, og at dette navnlig var Tilfældet med en større Del af den Majs, der var lastet i et under det tværskibs Kulrum værende Underrum, der stødte op til Fyrpladsen, medens det kun var en forholdsvis ringe Del af Majsens i de øvrige Lastrum, der var beskadiget. Det paagældende Lastrum udgjorde en Del af Storlasten, men mellem det og den øvrige Storlast var der anbragt et Træskod, i hvilket der fandtes to Aabninger, der hver maalte 7 × 4 Fod. Det var adskilt fra Fyrpladsen og de paa begge Sider af denne værende Bunkerrum ved et Jærnskod, der ind mod Lastrummet i en Afstand af c. 9 Tommer var forsynet med en Træbeklædning, som dækkede den Del af Skoddet, der vendte ud mod Fyrpladsen, og gik omtrent 9 Tommer ind over Sidebunkerne. Inde paa Fyrpladsen var Donkeykedlen, der efter det oplyste ikke blev benyttet paa Rejsen, anbragt midtskibs i en Fordybning i det fornævnte Skod, medens den store Dampkedel var fjernet c. 8 à 9 Fod fra dette. I Dækket mellem det nævnte Lastrum og det ovenover løbende tværskibs Kulrum var der to Luger. Disse Luger var ikke paa under Rejsen, men der var fra hver af Lugerne anbragt en Træspøder til Lugen paa det øverste Dæk. Foruden ved de omtalte Træspødere var Lastrummet ventileret ved Storlastens Ventilatorer, der bestod af to Stkr. 12 Tommers Luftrør med Diameter aftagende

til 9 Tommer ved Mellemdækket. Det aabne Rum mellem Jærnskoddet og Træbeklædningen var endelig ventileret ved to bøjede Ventilatorer (Svanehalse), $4\frac{1}{2}$ Tomme i Diameter.

Efter det oplyste havde Skibet paa en stor Del af Rejsen haft stormfuldt Vejr med høj Sø, saa at Lugen, hvortil de to førnævnte Træfødere førte op, under en Del af Rejsen havde maattet holdes lukket.

Som Modtager af den omtalte beskadigede Del af Partiet har Citanten, Købmand Vilh. Nielsen, Odense, sagsøgt Indstævnte til Betaling af en Erstatning af 6,831 Kr. 69 Øre med Renter og Omkostninger.

Han har gjort gældende, at hele Skibets Last stammede fra samme Beholdning i Baltimore, og da Majsen i de øvrige Lastrum var gennemgaaende i god Kondition, maatte den skete Beskadigelse tilskrives Beskaffenheden af det nævnte Lastrum, der ikke kan have været egnet til at modtage en for Varme saa modtagelig Vare som Majs; han har i saa Henseende blandt andet gjort gældende, dels, at Træbeklædningen mod Jærnskoddet burde have dækket Sidebunkerne, dels at Indretningen af Ventileringen fra Lastrummet ikke har været tilstrækkelig god.

De Indstævnte, hvis Ansvar for Ladningen i Følge Konnossementets Bestemmelse skal bedømmes efter den amerikanske Harter Act, har paastaet sig frifunden, idet de har gjort gældende, at Lastrummet har været fuldt forsvarlig indrettet til Transport af Majs. De har henvist til, at Skibet tidligere i Rummet har overført Korn fra Amerika til Evropa, uden at der har fundet nogen Beskadigelse Sted, at New Yorks Board af Underwriters Inspectionsbureau, der repræsenterede Ladningsassurandørerne, har ført Tilsyn med og godkendt Indladningen specielt ogsaa Lastrummenes Indretning, og at det tilsvarende Lastrum i andre Skibe er indrettet paa lignende Maade som i „Hannah M. Bell“, idet det nemlig ikke er anset for nødvendigt at beklæde den Del af Skoddet med Træ, der ligger ud for Bunkerne, da Bunkerne selv afgiver tilstrækkelig Beskyttelse mod Varmen fra Fyrrummet. Efter deres Formening kan Majsen ikke have været i fuldt ud god Kondition ved Indladningen, og Beskadigelsen maa derfor tilskrives Majsens egen Beskaffenhed.

De har sluttelig hævdet, at det, da Konnossementet indeholder Klausulen „Kvalitet ubekendt“, havde været Citantens Sag at føre Bevis for, at Varerne var i fuldtud god Kondition ved Indladningen, og at de, da saadant Bevis ikke er forsøgt ført, allerede af den Grund maa frifindes.

Selv om det nu ikke kan anses som utvivlsomt, at det i den nævnte Klausul tagne Forbehold med Hensyn til Kvaliteten ogsaa rummer et Forbehold med Hensyn til Varens Kondition i Indladningsøjeblikket, vil Indstævnte være at frifinde, da det efter det foreliggende findes efter Omstændighederne tilstrækkeligt godtgjort, at Skaden maa skyldes det haarde Vejr i Forbindelse med en vis næppe den Gang for Skibets Fører kendelig Mangel ved Varens Kondition i Indskibningsøjeblikket.

Efter de foreliggende Oplysninger om Skibets Indretning, maa Retten nemlig anse det paagældende Lastrum for tilstrækkelig egnet til at føre en fuldt ud modstandsdygtig Majs over Søen, naar Vejrforholdene ikke er altfor ugunstige, idet de fra Skibets Side truffene Foranstaltninger til Isolation og Ventilation skønnes hensigtsmæssige, og idet den Omstændighed, at Jærnskoddet ikke har været træbeklædt ud for Bunkerne af den af de Indstævnte nævnte Grund, maa blive uden Betydning. Den af Citanten fremhævede Omstændighed, at Majsen har holdt sig betydelig bedre i de andre Lastrum, findes ikke at være tilstrækkeligt Bevis for, at Beskadigelsen dog ikke i første Række skyldes Ladningens egen Beskaffenhed, saa meget mindre som Ladningen i de andre Lastrum dog ikke er ganske ubeskadiget.

Sagens Omkostninger findes Citanten at burde tilsvare de Indstævnte med 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. ²⁶/₁₉₀₇, afsagt d. 8. Maj 1907. Direktør Axel Christensen mod Redaktør Emil Rex.

Det er *in confesso*, at Indstævnte, Redaktør Emil Rex, hos Citanten Direktør Emil Christensen har faaet bygget en Motorbaad (Motoren leveredes af et andet Firma) for en forud aftalt Købesum af 1,200 Kr., samt at der i Forvejen var udfærdiget en Specifikation over, hvad der skulde leveres for den nævnte Købesum.

Det er endvidere *in confesso*, at der under og efter Baadens Bygning efter Aftale mellem Parterne er foretaget forskelligt Arbejde, som ikke er nævnt i Specifikationen, og Citanten indtaler nu under nærværende Sag Betaling for dette Ekstra-Arbejde med Kr. 189.20 foruden Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden mod Betaling af Kr. 29.50 for 4 paa Citantens Regning opførte Poster, som han anerkender, medens han med Hensyn til de øvrige Poster har indvendt, dels at de var indeholdt i den oprindelig aftalte Pris, dels at Citanten er indgaaet paa at udføre Arbejdet uden yderligere Forhøjelse, dels for saa vidt angaar 60 Potter Benzin, som er brugt ved Prøvefarterne med Baaden, at Betalingen herfor maa blive en Sag mellem Motorens Leverandører og Citanten.

Saaledes som Sagen er forelagt Retten og under Hensyn til et enkelt Vidnes beedigede Forklaring, findes Indstævnte at burde udrede til Citanten Kr. 172.70 med Renter, medens Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. ⁹¹/₁₉₀₆, afsagt d. 8. Maj 1907. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentant for Dampskibet Mouranger.

Dampskibet „Mouranger“ af Bergen, Kaptajn P. Troustad, der var paa Rejse fra Archangel til Grimaby med c. 550 Std. Træ, grundstødte Lørdag d. 15. September f. A. Kl. c. 10 Aften paa Sliskærene i Kroakvaagfjorden. Skibet, der maalte 1,020 Brutto Reg.-Tons og havde en Besætning af 14 Mand, havde kun været i Fart i c. 3 Maaneder. Det havde fra Honningsvaag styret indenskærs under Vejledning af en om Bord værende „Kendtmand“, der imidlertid for tidlig mente at være kommen klar af Sliskærene, paa hvilke Skibet derfor stødte med fuld Fart. Det kom til at staa haardt og meget højt med Forskibet, hvor der kun var c. 5' Vand; ved Agterenden var derimod c. 8 Favne, og længere agterefter var Grunden meget stejlt nedadgaaende. Skibet stod paa Grunden indtil Brodækket. Efter Grundstødningen sloges straks Stop og fuld Fart agterover, men uden Resultat, og da Vandet var aftagende, c. $1\frac{1}{2}$ Time efter Højvande — opgaves videre Forsøg, hvorimod Mandskabet straks gav sig til at kaste Dækslast over Bord fra Fordækket. Ved Pejling fandtes Lastrummene tætte, men Forpeaktant samt Bundtankene Nr. 1 og 2 var læk og kunde ikke holdes læns med Skibets Pumper. Ved næste Højvande den paafølgende Morgen Kl. 9 gjordes atter et Forsøg paa at komme af, idet nu omtrent Halvparten af Dækslasten var kastet over Bord. Samtidig søgtes et Varpanker sat ud, men dette mislykkedes paa Grund af Strøm og Sø, der straks fyldte Baadene. Under Arbejdet kom Dampskibet „Levanger“ og gjorde efter Opfordring to Forsøg paa at trække „Mouranger“ af, men disse maatte opgives, da Vandet nu var begyndt at falde. Man fortsatte med Kastning af Dækslasten indtil Svitzers Bjærgningsdamper „Øresund“, der læ i Kristianssund var kommen til Stede i Løbet af Eftermiddagen; med denne afsluttedes Kl. 4.30 Kontrakten om at bjærge Skib og Ladning ind til Bergen mod en af de kjøbenhavnske Søsassuranceelskabers permanente Voldgiftskommission fastsat Bjærgeløn. Derefter fortsattes med „Øresunds“ Hjælp Kastning af Dækslasten. „Øresund“ fik sit Styrbords Anker sat ud med 120 Favne Kæde i c. 40 Favne Vand i nordlig Retning

fra „Mouranger“, fik ført en Staalslæber over til dette og lagde sig Kl. 8 Eftm. i Spænd. Kl. 9 Eftm. begyndte „Øresund“ at slæbe med fuld Kraft og hev ind paa Ankerkæden; ogsaa „Mourangers“ Maskine, der var uskadet, bakkede med fuld Kraft. Efter en Times Forløb lykkedes det at bringe „Mouranger“ flot; næsten hele Dæklasten, c. 95 Std., var da kastet over Bord. Da Skibet viste sig tæt, idet Lækagen blot var under Vandballasttanken, besluttede man at lade Skibene blive liggende paa Stedet ved Siden af hinanden til næste Dag, da man gik ind i Hestvik, hvor „Mouranger“ undersøgtes af „Øresunds“ Dykker, der fandt Forstævnen knust c. 4' under 4 Fods-Mærket, samt forskellige Buler og Røvner paa begge Sider af Skibet, og hvor en foreløbig Tætning fandt Sted. Den 18. afgik „Mouranger“ ved egen Maskine til Kristianssund, hvor Tætningsarbejdet fortsattes af „Øresunds“ Dykker. Den 22. blev Skibet besigtiget og fik Sødygtighedsattest, hvorefter det samme Dag fortsatte Rejsen til Grimsby.

Ved Stævning af 20. November f. A. har nu Citanterne Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise indbragt Spørgsmaalet om Bjærgelønnen her for Retten som vedtaget Værneting, idet den udpegede Voldgiftskommission ikke har kunnet fungere. Begge Parter har paastaet Bjærgeløn og Vederlag for det efter tilendebragt Bjærgning udførte Tætningsarbejde fastsat ved Rettens Skøn og sig tillagt Sagsomkostninger, hvorhos Citanterne har paastaet sig tillagt Renter af det tilkendte Beløb.

Efter det oplyste var Vejrforholdene meget gunstige saa vel under selve Bjærgningen som i de nærmeste Dage derefter, idet det enten var stille eller sydlige (Fralands) Vinde, og Vandet var smult (de Indstævnte hævder, at „Mouranger“, naar tilstrækkelig Last var kastet, vilde være gledet af Klippen af sig selv), men Stedet ligger aabent for nordlige Vinde, og Søen staar ofte stærkt paa ved Slikskærene.

Naar nu henses paa den ene Side til den Fare, Skibet vilde have være udsat for, hvis Vinden var sprunget om, inden det var kommet fri af Klippen, og den Betydning der derfor paa Forhaand maatte tillægges en hurtig Hjælp, Værdien af det bjærgede, som Parterne har ansat til 231,400 Kr. — deraf for Skibet 180,000 Kr. — og paa den anden Side til de gunstige Vejrforhold under Bjærgningen, den forholdsvis korte Tid selve Bjærgningen medtog, og de ikke særlig store Anstrængelser den kostede, findes en Bjærgeløn af 23,000 Kr., herunder indbefattet Vederlag for det udførte Tætningsarbejde at kunne være passende, hvorhos Sagens Omkostninger hæves som medindbefattede under det fornævnte Beløb.

Dom i S. S. Nr. 46/1907, afsagt d. 8. Maj 1907. Tiltalte L. M. A. C., der d. 19. April f. A. var udmønstret med S/S. „Patria“ paa ubestemt Tid som Fyrbøder, rømte fra dette Skib i Filadelfia.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 45/1907 afsagt d. 8. Maj 1907. Tiltalte T. P., der d. 20. November f. A. var bleven udmønstret med S/S. „Arkansas“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte d. 18. Januar d. A. fra dette Skib i Filadelfia.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Frugtmarkedet.

Træge og matte som de hjemgaaende Markeder har ligget i den senere Tid, saa er de dog siden vor forrige Beret-

ning alle som et flovet yderligere af, og desværre synes der ikke at være nogen Udsigt til et snarligt Omslag til det bedre. Alle Vegne høres den gamle Historie om, at Tilbudet af Tonnage overstiger Begæret, og en Købmand skal sandelig nok vide at benytte sig af dette Forhold. Det er ogsaa dem, der i Øjeblikket decideret har Overtaget, hvorimod Rederne gennemgaaende har en overordentlig haard Kamp at bestaa, for at faa deres Dampere til at levne selv en meget beskedent Fortjeneste, og de maa mange Gange ligefrem være glade, hvis de slipper uden Tab. En Reders Lod er ikke misundelsesværdigt for Tiden, thi medens det er yderst smaat med glædelige og opbyggende Begivenheder, gaar der næppe nogen Dag, som ikke paa en eller anden Maade (rent bortset fra de usle Fragter) bringer Ærgrelser og Skuffelser i rigt Maal, enten i Form af lange Ophold ved Land som Følge af Tørn, Strøjke eller lignende, daarlige Indtagender af Last, forøgede Udgifter for baade Dit og Dat, saa vel til Skibet og dets Vedligeholdelse som i Havnene. Last not least er der stadig stigende Priser paa Bunkerkul, ja fik Skibene saa endda ordentlige Kul, men det gør de i de fleste Tilfælde ikke, idet Bunkerleverandørerne eller Kollierierne benytter sig af Situationen og giver Skibene næsten, hvad de lyster, lidet kymrende sig om hvorvidt Kullene duer eller ikke. Rederne maa have et Øje paa hver Finger, men selv med den største Paapasselighed kan han risikere at falde i en af de mange Snarer, som paa forskellig Vis lægges ud for ham fra Befragternes Side. Her sigter vi i første Række til Certepartierne, i hvilke Befragterne mere og mere søger at indsmugle ny og for Skibene skadelige Bestemmelser, ikke alene hele Klausuler, men ogsaa enkelte Ord hist og her, som overfladisk set synes ganske uskyldige, men som kan volde Skibene betydelig Udgift eller Fortræd, hvis Rederen ikke er fuldtud paa sin Post og straks protesterer. Den Slags Ting er lige saa vigtige at passe paa som Fragtraten, og for Nord-, Østersø- og Hvidehavsfartens Vedkommende skal det fremhæves, at „The Baltic & White Sea Conference“ ved sine Publikationer af slige Uskikke i Cirkulærer etc. til Medlemmerne indlægger sig betydelig Fortjeneste, og det kan kun indskærpes Rederne at bide nøje Mærke i disse Publikationer. Østersømarkedet er iøvrigt næsten en ren Parodi paa, hvad man turde og burde vente sig af det nu paa denne Aarstid, og der er for Øjeblikket lige saa lidt at tjene her som alle andre Steder. Ogsaa de oversøiske Markeder ligger mat hen, særlig La Plata, som er overarbejdet med fragtsøgende Tonnage, og navnlig store Baade har meget svært ved at faa Fragt hjem. Kulfragterne ud til La Plata er en Smule højere, men dog langt fra høje nok i Forhold til det usle Returmarked. Andre Kulfragter er gennemgaaende ogsaa lidt højere undtagen til Middelhavet, men hertil kommer de nok op igen, da Returfragterne er flove baade herfra og fra Sortehavet. Begæret efter Tonnage for Kul til Kontinentet (Rotterdam, Antwerpen etc.) har yderligere udvidet sig og Fragterne er steget indtil 4/6 for Smaadampere, medens der for store betales helt ned til 3/6, som akcepteredes af en 7,000 Tons Baad fra Hull til Rotterdam. Det er en mærkelig Forretning for den Størrelse Dampere.

Det østlige Marked er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer. Det største Begær er fra Kurrachee, som har betalt 17/ til udsøgt Havn pr. Juni, 16/ pr. Juli, og flere Dampere er gaaet ballastet gennem Suezkanalen til disse Rater. Bombay er stille paa Basis af 19/ & 19/6 pr. Ton Dødvægt. Rispladserne har kun fragtet lidt; Saigon betalte 22/6 & 23/ til god kontinental Havn. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille betales 23/9 og Kul fra Japan til Honkong 1,75 Dollars. For Sukker fra Java fandt ingen Befragtnings Sted.

Sortehavet etc. ligger meget flovt, navnlig for store Baade. medens „handy“ Tonnage paa Basis af N. C. sluttedes til 9/ „any“ fra Kustendie, 9/6 Nikolajeff, 9/9

Bulgarien, 10/ Cherson og 10/6 fra Azoff, prompt Lastning. Sulina betalte 9/6 for en 5,000 Tons Baad til Rouen, 11/6 Danmark, én Havn. 11/9 to Havne for en 3,300 Tons Baad, begge paa Basis „free turn“, men ellers er Ekspeditionerne ikke gode. Donauen har kun sluttet lidt til 11/ L. H. A. R., 12/3 à 12/6 Nordspanien eller Bordeaux. For Erts fra Poti betales omkring 11/ til Rotterdam, 11/4¹/₂ Dunkerque, og for Salt fra Eupatoria 14/ til Pernau (3,300 Tons Baad).

Middelhavsfragterne er svagere grundet paa Sortehavets Flovhed, og de stedfundne Befragtninger, som har været ret rigelige, viser næsten alle en Nedgang i Raterne, særlig for Baade paa over 3,500 Tons. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi 6/3 Algier/Rotterdam, 8/ Carthagen/Maryport, 7/6 Benisat/Tyne Dok, 9/6 Huelva/Antwerpen. 9/3 Rotterdam, alt med „free despatch“. For Salt. Fosfat, Esparto. Stykgods etc. noteres lavere Fragter helt igennem. For Oljekager fra Marseille til 3—4 svenske Havne noteres 12/3. Ertsfragterne fra Biscaya Bugten er faste, og fra Bilbao betales der 4/3 à 4/4¹/₂ til Cardiff, 5/6 Middlesbro, 5/3 Rotterdam, 6/ Dunkerque.

Nordamerika tager fremdeles kun forholdsvis faa Baade, men Raterne holder sig dog paa omtrentlig samme Niveau som i de sidste Uger. Hovedmængden af Befragtningerne er for Trælast, og der blev fra Golfen f. Eks. betalt 83/9 Pensacola til London og Ipswich, 81/3 Sapelo/U. K. eller Kontinentet, 83/9 to Lossehavne. Nogle Baade sluttedes for Petroleum til 21 Cents Straits og Java (4 Havne), 23 Cents Kina (tre Havne) 20 Cents La Plata, men for Korn er der næsten intet Begær. For en enkelt Damper betales 2/6 Northern Range til Vestitalien. Raterne for Planker fra Kanada har en nedadgaaende Tendens; der betales sidst 36/3 à 37/6 fra St. John til U. K. 40/ à 42/6 fra Miramichi, 38/ Westbay/Dublin.

La Plata Markedet ligger ganske overordentlig flovt, og Raterne viser en betydelig Nedgang. Jærnbane-strejken er nu bilagt, men det har foreløbig ikke hjulpet paa Eksportforholdene. For „handy“ Tonnage er der fra San Lorenzo Grænsen sidst betalt omkring 12/ U. K. eller Kontinentet. 11/3 for store Baade, medens de nedre Havne sluttede til 9/ à 9/6 og Bahia Blanca til 10/ O. C., alt for prompt. Pr. August og senere er der i Øjeblikket næsten ingen Efterspørgsel.

Østersøen giver stadig Anledning til stærk Utilfredshed, men det synes nu, som om Bunden har været naaet denne Gang, og at Fragterne nu er langsomt paa Vej opøfter. Fra Botten har der været akcepteret meget tarvelige Rater for prompt Lastning, saaledes bl. a. 26/ D/B. B. Kemi/Plymouth (500 Std.), 24/6 Kemi og Torneå/London (900), 22/6 Piteå/Hull (720), Frs. 38 Haparanda/Lissabon (750), Frs. 34 Pulpwood Sydfinland/Rouen, Frs. 58/59 for Bjælker fra Sværrig til Aleksandria, men ogsaa de russiske og tyske Havne ligger meget matte, og særdeles lave Rater har været akcepteret, f. Eks. Frs. 26/27 D/B. Riga eller Windau til Antwerpen eller Ghent, Frs. 28 Rouen, 19/ à 20/ Riga/London eller Hull. Fra Königsberg, Memel etc. noteres næsten kun Sveller til saa lavt som omkring 6/ pr. Load til Østkyst Kulhavn.

Kulfragterne er faste og opadgaaende til Kontinentet og Østersøen, ligeledes til La Plata, men i andre Retninger holder de sig temmelig uforandret. Fra Østkysten betales nu for almindelige Størrelser 4/3 à 4/4¹/₂ Kronstadt, 4/3 Stockholm, 4/4¹/₂ Swinemünde, 4/6 Kiel, 4/ à 4/1¹/₂ Kjøbenhavn, 4/6 à 4/9 for mindre Baade til god dansk Provinshavn, 5/ à 6/ Smaahavne, 4/3 Antwerpen eller Dunkerque, 3/6 à 4/6 Rotterdam, 4/6 Bordeaux, 6/9 à 7/ Genua, 6/ à 6/4¹/₂ Marseille. Fra Cardiff betales 5/3 Kjøbenhavn, 6/ à 6/1¹/₂ Lissabon, 7/ Barcelona, 6/10¹/₂ à 7/ Genua, 8/3 Venedig, 5/9 à 6/ Port Said, 8/3 Aden, 7/ Las Palmas, 14/6 à 14/9 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fragtmarkedet for Sejlere er paa Østersøen lige flovt; fra Rostock skal endog være sluttet for Havre til kun 3¹/₂ Mark til Sundhavn, men ellers er der saa godt som ingen Forandringer sket siden sidste Beretning, i Hamburg staar Fragterne i c. 4¹/₂ Mark til Danmark, men derfra er der heller ikke meget at gøre.

ab Kjøbenhavn har det i den forløbne Uge været overordentlig stille, og mange Skibe er gaaet ledig derfra; fra Damper, som ventes i Løbet af denne Uge, udbydes nogle Ladninger Bomuldsfrøkager til Svendborg, Odense samt til Randers.

ab de svenske Sundhavne, hvor Tørnen efter Forlydende ikke skal være saa overdreven lang, er der sluttet flere Skibe til Kiel, Flensburg 3¹/₂ Mark, et enkelt Skib opnaaede dog 4 Mark; fremdeles noteres til Königsberg, Danzig 4 Mark, Neustadt, Rostock, Sønderborg 3¹/₂ Mark, alt for Lervarer.

ab Sydsverrig er der ingen store Forandringer; der udbydes bl. a. flere Ladninger Bloksten, saaledes til Petersborg 8 Mark, Wismar 4 à 4¹/₂ Mark samt Kantsten til Rendsborg 5¹/₄ à 5¹/₂ Mark.

Generalforsamlinger.

Danske Lloyd, Sø- og Transportforskrings-Aktieselskab

afholdt den 4. Juni sin aarlige Generalforsamling, der dirigeredes af Overretssagfører Axel Bang.

Bestyrelsens Formand, Geheimeetatsraad Bramsen, aflagde Beretningen. Selskabet havde nu 7 Aar bag ved sig og havde været i stadig Fremgang. Selskabet havde en stadig voksende Tilgang af ny Kunder, og Præmieindtægten havde i 1906 været c. 42,000 Kr. større end i 1905. I den forløbne Del af indeværende Aar havde Forretningen ligelædes været i fortsat Stigning. Aarets Resultat havde været meget tilfredsstillende; man kunde til Aktionærerne uddele 12 pCt. af den indbetalte Del af Aktiekapitalen, henlægge c. 15,000 Kr. til Præmiereservens og Skadereservens Forstærkning, saa at disse to Reserver overførtes til 1907 med c. 161,000 Kr., hvorhos 14,400 Kr. henlagdes til Reservefonden. — Regnskabet godkendtes af Generalforsamlingen, og de fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, Etatsraad, Generalkonsul E. Arntzen, Geheimeetatsraad L. Bramsen og Etatsraad C. H. Schnakenburg, genvalgte. Ligeledes genvalgte Revisorerne, d'Herr. Kancelliraad C. Jespersen og fhv. Regnskabsfører L. Serup.

Ugens Havarier.

Caledonia, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Riga til Dorcht paa Grund paa Sydsiden af Pampus; lossen i Lægtene for at komme flot.

Brødrene, Skonnert af Svendborg, er den 7. ds. indkommet til Visby efter at have været i Kollision med norsk Damper „Arnfrid“ af Laurvig. „Brødrene“ var paa Rejse fra Stettin til Uleåborg med Teglsten.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 28. Maj blev en Staalskruedamper, bygget for Regning Firmaet L. H. Carl, Kjøbenhavn, sat i Vandet fra Messrs. William Gray and Co.'s Værft i West Hartlepool. Skibet der fik Navnet „Ivar“, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 295', Bredde 43', Dybde 21' 3".

Maskinerne er Triple Ekspansionsmaskiner med Diametre paa henholdsvis 22", 38" og 60" og et Stempelslag paa 39". Kedlerne arbejder med et Tryk af 180 Pund pr. □".

Den 1. ds. blev der, i Følge „Sh. Gaz.“, paa Tynen foretaget Prøvetur med Staal Skruedamperen „Anine“, bygget for Regning Firmaet Martin Carl, Kjøbenhavn, hos Messrs. Wood, Skinner and Co., Bill Quay on Tyne.

Skibet, der er af enkelt Dæks-Typen, er forsynet med Poop, lang Bro og Bak. Maskinen, der er konstrueret af North Eastern Marine Engineering Company, Wallsend on Tyne, bestaar af deres nyeste Triple Ekspansionsstype med Cylindre paa 17½", 29" og 48" i Diameter og et Stempelslag paa 33". Dampen udvikles af en stor Staal-kedel, der arbejder ved højt Tryk.

Prøveturen forløb til de ombordværende Repræsentanters Tiltfredshed, og der opnaedes en Hastighed af 12 Knob.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEWYORK-STEMP. FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 11. Juni).

Adolph Andersen, Schubert, ank. til Königsberg 10. ds. fra Antwerpen. — Alexandra, Rabe, ank. til Boston 9. ds. fra Kristiania. — Algarve, Borries, ank. til Skuivik 8. ds. fra Petersborg. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Riga 8. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 10. ds. fra Newcastle. — Antwerpen, Madsen, ankom hertil 8. ds. fra Petersborg. — Arkansas, Petersen, ank. til Filadelfia 8. ds. herfra. — Arno, Strubberg, afgik fra Grauvik 9. ds. til Altappen. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 10. ds. for Rouen. — Axelhus, Søberg, ank. til Riga 10. ds. herfra. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ankom til Königsberg 9. ds. herfra. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 6. ds. til Aguilas. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Riga 9. ds. herfra. — Christian IX, Holm, ank. hertil 10. ds. fra Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, ankom til New York 3. ds. fra Kristiansund. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afgik fra Lissabon 9. ds. hertil. — Douro, Mortensen, afgik fra Norrkøping 5. ds. til Oporto. — Florida, Andersen, afg. fra Filadelfia 11. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 11. ds. til Rotterdam. — Garonne, Kromann, ankom til Åbo 9. ds. fra Lappvik. — Georgius I, Sørensen, pass. Gibraltar 9. ds. for Lissabon. — Hengest, Harder, pass. Holtenau 11. ds. for Hull. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 5. ds. fra Kristiania. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 10. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Antwerpen 1. ds. fra Rotterdam. — Jolantha, Simonsen, ankom hertil 10. ds. fra Havre. — Kasan, Hansen, pass. Holtenau 11. ds. for Antwerpen. — Kentucky, Andresen, afgik herfra 5. ds. til Filadelfia. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 11. ds. for Libau. — Kursk, Gommessen, afgik fra La Rochelle 10. ds. til Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, afg. fra Havre 7. ds. til Tunis. — Louise, Kruse, ank. til London 9. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, afgik fra Newcastle 31. Maj til Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afgik herfra 8. ds. til Boston. — Moskow, Meldahl, ank. til Königsberg 6. ds. fra Antwerpen. — Morsø, Jacobsen, ankom hertil 9. ds. fra Dunkerque. — Nordjylland, Kragh, pass. Holtenau 10. ds. til Libau. — Nicolaj II, Lissner, afgik fra Boston 5. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, afgik herfra 7. ds. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisnette, ankom til Antwerpen 7. ds. fra Riga. — Omsk, Jonsen, ank. hertil 10. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 1. ds. til New York. — Perm, Christensen, ankom til Hull 8. ds. fra Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 9. ds. til Hull. — Texas, Hansen, afgik fra New Orleans 19. Maj hertil. — Thyra, Mikkelsen, ank. til Windau 9. ds. herfra. — Tiber, Bech, ankom til Antwerpen 31. Maj fra Riga. — Valdemar, Johnsen, ankom til Livorno 6. ds. fra Swansea. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. til Riga 9. ds. fra Petersborg. — United States, Wulff, afgik fra New York 6. ds. til Kristianssand. — Riberhus, Bønnenlykke ankom hertil 10. ds. fra Riga. — Ceres, Gad, ankom hertil 6. ds. fra Leith. — Laura, Aasberg, afg. fra Reykjavik 10. ds. til Kysten. — Tjaldur, Rothe, ank. til Thorshavn 6. ds. fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, afg. herfra 9. ds. til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, ankom til Haukipudas 4. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til

Sunderland 8. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Blyth 5. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, afgik fra Frederikshavn 9. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, afg. fra Kronstadt 10. ds. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Blyth 6. ds. — Uffe, J. M. Petersen, ankom til Ypila 8. ds. — Knud II, Meyer, ank. til North Shields 10. ds. — Danmark, Kraemer, ankom til Haukipudas 10. ds. — Ragner, Holst, afgik fra Sunderland 8. ds. — Skjold, Risø, ankom til Dunkerque 7. ds. — Halfdan, Hansen, afgik fra Wiborg 10. ds. — Olat, J. P. Jørgensen, afgik fra Cardiff 7. ds. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Blyth 8. ds. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Stettin 9. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, afg. fra Riga 10. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ank. til Cardiff 7. ds. — Vagn, Mahncke, ankom til South Shields 5. ds. — Ulf, Drescher, afgik fra Honfleur 9. ds. — Leit, Huus, ankom til Rouen 6. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ankom til Kronstadt 8. ds. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ankom til Vejle 8. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afgik fra Newcastle 6. ds. til Kronstadt. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. til Haukipudas 3. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra Pugwash 23. Maj til Preston. — Excellence Pleske, Christensen, ankom til Hull 10. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Dunkerque 4. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Sillorh 3. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Kronstadt 4. ds. — Johan Siem, Petersen, ankom til Dunkerque 9. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Cardiff 8. ds. til Kronstadt.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. fra Hull 4. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Riga 6. ds. — Hamlet, Reese, ankom til Pillau 5. ds. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 30. Maj. — Rolf, Olsen, ankom til Kristinestad 8. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afgik fra Trångsund 6. ds.

Helmdal. Helga, Olsen, ankom til Haraldsby 9. ds. — Martha, Christensen, afgik fra Howden Dock 11. ds. — Elma, Rathje, afg. fra Archangel 8. ds. — Therese, Pedersen, ankom til Archangel 4. ds. — Simone, Møller afgik fra Swinemünde 11. ds. — Jeanne, Løffler, ankom til Stettin 12. ds. — Vera, Risø, afgik fra Burntisland 5. ds. — Daisy, Vaaben Hansen ank. til Pillau 10. ds. — Anine, Leth, ankom til Swinemünde 11. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ankom til Reval 10. ds. — Nancy, Jessen, afgik fra Methil 11. ds. til Aarhus. — Nautik, Nielsen, ankom til Hudiksvall 10. ds. — Nexos, Basse, afgik fra Havre 8. ds. til Methil. — Nora, Pedersen, ank. til Stege 8. ds. — Fylla, Christensen, ank. til Hange 7. ds. — Gerda, Iversen, ank. til Borgå 9. ds. — Hebe, Nielsen, afgik fra Pillau 10. ds. til Piteå. — Napoli, Brinch, ankom til Aalborg 8. ds. — Bodil, Larsen, afgik fra Skagen 8. ds. til Guernsey. — Dagmar, Mathiasen, afgik fra Grimsby 9. ds. til Huelva. — Norma, K. Nielsen, afgik fra Paulshafen 6. ds. til Ghent. — Alfa, Uldall, ank. til Newcastle 10. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. Helsingør 10. ds. til St. Petersborg. — Ingrid, Winther, afgik fra Castro Urdiales 6 ds. til Lübeck. — Karen, Eriksen, pass. Frederikshavn 10. ds. til Hull.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Torneå 6. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. til Gøteborg 8. ds. — Dagny, Fischer, ank. til Ghent 5. ds. — Mary, Clausen, ank. til Sunderland 10. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Blyth 10. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Hull 6. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Kaunissaari 2. ds. — Urania, Clausen, afg. fra Hull 11. ds. — Svend, Petersen, ank. til Methil 5. ds.

Nordøsen. Nordland, Møller, afgik fra Methil 11. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Terneuzen 8. ds. — England, Andersen, ank. til Stolpemünde 12. ds. — Holland, Poulsen, afgik fra Gedser 9. ds. — Rusland, Madsen, afgik fra West Hartlepool 11. ds.

Kjøbenhavn. Russia, Poulsen, afgik fra Windau 8. ds. til Ghent. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Blyth 8. ds. til Archangel. — Normannia, Erichsen, afgik fra Lübeck 11. ds. til Methil. — Livonia, Skov, ank. til Rotterdam 6. ds.

Østerøen. Gratia, Mathiesen, ank. til Rotterdam 7. ds.

Union. Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 11. ds. til Sunderland. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Dordrecht 5. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra St. Petersburg 7. ds. til Rotterdam. — Kotonia, Rasmussen, ank. til Hudiksvall 11. ds.

Inga. Flandria, Sørensen, afgik fra Schleswig 9. ds. til Grangemouth. — Carbonia, Lindberg, ank. til Rotterdam 11. ds. — Estonia, Nielsen, afg. fra Burntisland 11. ds. til Kronstadt.

Dan. Fionia, Hansen, afg. fra Rouen 10. ds. til Grimsby. — Selandia, Troensegaard, ank. til Lovisa 8. ds. — Secalia, Jensen, afgik fra St. Petersburg 9. ds. til Rotterdam.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Borgå 7. — Brattingsborg, Suenson, ank. hertil 1. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. til Rotterdam 29. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Sunderland 10. ds. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Hull 6. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Cork 9. ds. — Kronborg, Hveissel, anløb Norfolk 6. ds. til Bremen. — Rosenborg, Schultz, ank. til Ghent 4. ds. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 10. ds. — Stegelborg, Lund, afgik fra West Hartlepool 30. Maj. — Stjerneborg, Lund, ank. til Pomaron 7. ds. — Søborg, Fischer, ank. til Kronstadt 8. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Oran 1. ds.

Dampskibeelskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Hull 8. ds. — Klampenborg, Jensen, ank. til Calais 12. ds. — Marselisborg, Andersen, pass. St. Catherines Point 9. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. hertil 4. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Stettin 28. Maj. — Tuborg, Agerlin, afgik fra Frederikshavn 8. ds. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Spezzia 10. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Petersborg 5. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. til Windau 8. ds. — Dansborg, Kühl, afgik fra Bona 2. ds. — Jægersborg, Larsen, afgik fra Frederikshavn 8. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. til Calais 8. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. til Riga 9. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til London 4. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. til Calais 9. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Windau 2. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Ghent 10. ds.

Dampskibeelskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Kiel 11. ds. — Helene, Sørensen, afg. fra Kiel 8. ds. til Methil. — Agnete, Petersen, afg. fra Methil 10. ds. til Wismar. — Hermia, Hansen, afg. fra Kallundborg 7. ds. til Burntisland. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Grangemouth 6. ds. til Flensborg. — Alice, Schultz, afgik fra Fredericia 10. ds. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 9. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 10. ds.

Det ætiaslatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afgik fra Moji 9. ds. — St. Domingo, Gabe, ank. til Kobe 9. ds. — Cathay, C. Jensen, afg. fra Suez 26. ds. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Antwerpen 5. ds. — Tranquebar, Thomsen, ank. til Kbhvn. 29. Maj. — Siberien, Madsen, afgik fra Port Said 1. ds. — Nikobar, ank. til Hamburg 8. ds. — Cambodia, Dahlenborg, afgik fra Sundsvall 8. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, ank. til Galveston 31. Maj. — St. Thomas, Hansen, afgik fra St. Thomas 4. ds. til Hamburg. — St. Croix, Ingemann, afgik fra Cadix 1. ds. til St. Thomas.

Ærø. Erindring, Nielsen, ank. til Dieppe 7. ds.

Svendøen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. til Kiel 8. ds. — G. Kock, Jørgensen, ank. til Bristol 10. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Hull 9. ds. — Ajax, Brorsen, ank. til Aalborg 9. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, afgik fra Antwerpen 11. ds. — I. D. S.

Adolph, Fenger, ank. til Kronstadt 8. ds. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kbhvn. 10. ds. nordg. — N. F. Høffding, Møllér, afgik fra Burntisland 11. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Methil 10. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Haukipudas. — London, Bom, pass. Kbhvn. 11. ds. til Velzen. — Paris, Tholander, afgik fra Heplotsund 6. ds. til Velzen. — Bryssel, Boeck-Hansen, ligger i Haukipudas.

Merour. Berlin, Krogh, afg. fra Kotka 5. ds. til Rotterdam. — Wien, Brink, ligger i Haukipudas. — Roma, v. Thun, afg. fra Aarhus 11. ds. til Kbhvn.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ank. til Methil 8. ds. — Clara, Møgleby, ank. til Råfö 5. ds. — Erik, Poulsen, ank. til Rotterdam 8. ds. — Axel, Christensen, afg. fra Hull 9. ds. til Fairwater. — Josey, Damm, ank. til Jacobstad 10. ds. — Hugo, Steen, afg. fra Methil 8. ds. til Kronstadt. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Bremen 6. ds. — Absalon, Grau, afgik fra Granvik 8. ds. til London. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ank. til Bremen 1. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, ank. til Velzen 11. ds. — Angantyr, Holm, ank. til Antwerpen 9. ds. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ank. til Methil 9. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Methil 10. ds. — Veratyr, Villadsen, afg. fra Burntisland 8. ds. til Kiel.

Frø. Austa, Bagger, afg. fra Windau 11. ds. til Ghent. — Freja, Nielsen, afg. fra Höganäs 10. ds. til St. Petersburg. — Hertha, Rasmussen, ank. til Kalmar 9. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Bremerhaven 9. ds. — Tor, Hørstedt, ank. til Lørje 10. ds. — Roma, Larsson, ank. til Riga 6. ds.

H. Kirchner. Edison, Sørensen, afgik fra Kovda 7. ds. til Newport Monn. — Stanton, Jørgensen, afgik fra Stettin 8. ds. til Oxelesund.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Ghent 3. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. til Rotterdam 8. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Korsør 2. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, ank. til Cindad Bolivar 4. ds. — Inga, Pedersen, ank. til Cadiz 6. ds. — Ella, Andersen, afgik fra Esbjerg 11. ds.

Fans. Sanderho, Martha, Fischer, afgik fra Cardiff 1. ds. til Rio Grande.

Renne. Gudmund ank. til Swinemünde 29. Maj. — Nestved, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 30. Maj. — Alne Cathrine ank. til Rügenvalde 31. Maj. — Anagar, Møller, ank. til Lovisedistriktet 1. ds. — Argus, Holm, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — Veset, Kofod, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — Laurentine, Emilie, Andersen, ank. til Karrebæksminde 1. ds. — Sigurd, Hansen, ank. til Oscarshavn 1. ds. — Erik, Sonne, ank. til Newcastle 3. ds. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Vejle 3. ds. — Marie, Jørgensen, afgik fra Rio Grande til Falmouth. — Kastor, Klausen, ank. til Flensborg 6. ds. — Freja, Bech, ank. til Riga 8. ds. — John Hintze, Jacobsen, ank. til Kjøbenhavn 9. ds.

Svendborg. Niels Juel, Olsen, ank. til Ørnskjeldsvik 4. ds. — Zampa, Petersen, ank. til Sundsvall 4. ds. — Lilly, Rasmussen, ank. til Stettin 4. ds. — Carl, Clemmensen, ank. til Halmstad 4. ds. — London, Andersen, ank. til Sundsvall 3. ds. — Psyche, Nielsen, ank. til Newcastle 6. ds. — Cathrine, Hansen, ank. til Luleå 6. ds. — Laura, Petersen, ank. til Gøteborg 5. ds. — Ludvig, Larsen, ank. til Fowey 2. ds. — Skjold, Larsen, ank. til Brake 5. ds. — Neptunus, Jensen, ank. til Riga 5. ds. — Freir, Brandt, ank. til Stugsund 5. ds. — Gefion, Rasmussen, ank. til Raumo 5. ds. — Helge, Carlsen, ank. til Kramfors 5. ds. — Ludvig, Jørgensen, ank. til St. John 4. ds. — Confidence, Mouritzen, ank. til Gamla Karlay 4. ds. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Kristiania 7. ds. — Embla, Mikkelsen, ank. til St. Petersburg 7. ds. — Kruse, Larsen, ank. til Meveagess 5. ds. — Urda, Pilegaard, ank. til Drebak 6. ds. — Roska, Petersen, ank. til Jacobsstad 6. ds. — Jason, Hansen, ank. til Skelcitéå 7. ds. — Martha, Hansen, ank. til Stockholm 7. ds. — Rota, Nielsen, ank. til Lohals 8. ds. — Gaa, Petersen, ank. til Rostock 8. ds. — Marie, ank. til Stojhus 9. ds. — Vesta, Poulsen, ank. til Lovesø 8. ds. — Jens, Eriksen, ank. til Amsterdam 9. ds. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. til Volgast 9. ds. — Hertha, Hansen, passerede Helsingør 9. ds. — Alma, Hansen, ank. til Hudiksvall 9. ds.

Æro. Albertha, Kromann, ank. til Dingle 4. ds. — Freya, Nielsen, ank. til Reykjavik 4. ds. — Castor, Albertsen, ank. til Trawemünde 4. ds. — J. A. Kromann, Christensen, ank. til Holmsund 4. ds. — C. M. Petersen,

Petersen, ankom til Allinge 9. ds. — Juliane, Christensen, ankom til Cadix 4. ds. — Kirstine, Rasmussen, afgik fra Marstal 4. ds. — Enigheden, Petersen, afgik fra Marstal 4 ds. — Kodan, Hansen, ank. til Gøteborg 5. ds. — Vera, Mygind, ankom til St. Johns 5. ds. — Familiens Haab, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 21. Maj. — Christian, Eschen, ankom til Kjøbenhavn 4. ds. — Anne, Mikkelsen, har anløbet Falmouth f. O. — Salus, Bager, ank. til Gefle 5. ds. — Svip, Jensen, ankom til Danzig 6. ds. — Pampa, Svendsen, ankom til Kolding 6. ds. — Marie, Østermann, ankom til Karlshamn 5. ds. — Amor, Hansen, ankom til Aalborg 6. ds. — Bertha, Carlsen, ankom til Børgense 6. ds. — Habil, Rasmussen, ankom til Irwine 2. ds. — Irene, Jørgensen, ankom til Helsingfors 5. ds. — Mariane, Andersen, ankom til Hals 6. ds. — Diana, Rasmussen, ankom til Drøbak 6. ds. — Nancy, Nielsen, ankom til Rio Grande 5. ds. — Ærø, Christensen, passerede Wolmer 4. ds. for vestg. — Zeus, Sørensen, ankom til Stockholm 6. ds. — Ariel, Christensen, ank. til Råfsø 7. ds. — Argo, Clausen, ankom til Hamburg 7. ds. — Dannebrog, Christensen, ankom til Bridgeness 7. ds. — Anne Cecilie, Dreiee, ank. til Kjøbenhavn 6. ds. — Martha, Madsen, ankom til Frhavnen 6. ds. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. til Kings Lynn 7. ds. — Herkules, Bager, ankom til Stockholm 8. ds. — Albertine, Madsen, ankom til Stockholm 8. ds. — Amalia, Andersen, ankom til Drammen 8. ds. — Nielsine, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 6. ds. — Theodor, Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 7. ds. til Marstal. — Enigheden, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 6. ds. til Helsingborg. — Fred, Friis, ankom til Leith 8. ds. — Rigmor, Petersen, ankom til Stockholm 8. ds. — Mars, Stegmann, ankom til Kolberg 8. ds. — Veritas, Staugaard, passerede Dungeness 7. ds. — Argus, Jensen, ankom til Helsingfors 9. ds. — Bonavista, Christensen, ankom til Plymouth 9. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, ankom til Rouen 8. ds. — Mathilde, Hansen, ankom til Cincardine 10. ds. — Kirstine ankom til Kristiania 10. ds. — Hydra, Christensen, afgik fra Kjøbenhavn 8. ds. til Færøerne. — Ellen, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 8. ds. — Svanen, Møllmann, ankom til Thorshavn 8. ds. — Neptun, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 9. ds. — De tvende Brødre, Boye, ankom til Fakse Lådeplads 9. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V. Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 11 $\frac{1}{2}$ Fod, i Kanalen 9 Fod og paa Fjordgrunden 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

Skagerrak. Skagen. Fra den sidste Uge i Juni 1907 ombyttes Lodsdamperen ved Skagen midlertidig med en Lodsdaeksaad.

Store-Bælt. Langeland V. Stoense-Løb. Stenen med 6 $\frac{1}{2}$ Fod Vand, som i Stoense-Løb laa 220 Alen SØ. t. Ø. for Risprikken med to Koste Rødgrund S., er bortsprængt, saa at Dybden paa Stedet nu er 9 $\frac{1}{2}$ Fod. Afmærkningen er inddraget.

Man maa i Stoense-Løb ikke paaregne mere end 9 Fods Dybde.

Isøfjord. Yder-Bredning. Vraget af Baaden, som var sunket 3 Kbl. SØ. fra Halmprikken paa SV.-Siden af Avesand, er uskadeliggjort ved Mastens Udtagning. Mindste Dybde over Vraget 19 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Småland. Idö. Ved Händelöpsgrundet er Stagen med Kost nu inddraget.

Norrköping Skærgaard. I Norrköping Skærgaard er Afmærkningen nu forandret.

Kalmarsund. Vällö. Ved Vällö er Afmærkningen nu forandret.

Öland. Ved Kysterne af Öland er Afmærkningen nu forandret.

Gefle. Herr Elofs Grund. Lystønden ved Herr Elofs Grund ombyttes omtrent den 20de Juli 1907 med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sekunder.

Fyrskibet „Svenska Björn“ Ø. Paa 25 Fods Grunden 1, Kml. Ø. for Fyrskibet „Svenska Björn“ er fundet 22 Fod. Ved Grundens N.-Side er udlagt en sort Vager med Ballon. 59° 34' 45" N. Br. 19° 50' 20" Ø. Lgd.

Tyskland. Eckerförde S. Eckerförde ny Fyr tændes først i Juli til Forsøg, dog kan det brænde forinden. De to Baakefyr S. for Eckerförde slukkes derfor ikke.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Føreren af Dampskibet „Søborg“ med-

deler: Den 3die Juni 1907. 56° 41' N. Br. 6° 20' Ø. Lgd. Norsk Skonnert „Ida“, forladt af Besætningen og flydende paa Trælasten.

Norge. Sognefjorden. Aurlandsfjorden. Paa 4 Fv. Boen over for Otternes i Aurlandsfjorden er fundet en mindste Dybde af 15 Fod. Boen ligger lidt Ø.-ligere end angivet i Kortet.

Tyskland. Syllt. Hörnum Odde. I Slutningen af Juni 1907 tændes sandsynligvis Hörnum Odde bageste Ledefyr til Forsøg.

Amrum. Steenodde. Den 15de Juni 1907 tændes Steenodde hvide, faste, forreste Ledefyr. Flammens Højde: 38 Fod. Det vises fra en hvid Gittermast ved et lille, hvidt Fyrhus, der staar i N. 73° Ø. fra Amrum Hovedfyr. 54° 38' N. Br. 8° 22' Ø. Lgd.

Elben. Krückau. Ved Krückau Munding er tændt to Ledefyr. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, Forfyret et rødt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt. Holdt overet leder de fra Krückau Tønde til tværs af den faste Kyst. 53° 42' N. Br. 9° 31' Ø. Lgd.

Weser. I Weser er Afmærkningen flyttet saaledes:

Alte Weser. Den røde Tønde A i 56 Fod Vand. 53° 53' 54" N. Br. 7° 58' 54" Ø. Lgd. Den røde Tønde B i 27 Fod Vand. 53° 53' 56" N. Br. 8° 2' 22" Ø. Lgd. Den røde Tønde C1 i 34 Fod Vand. 53° 53' 58" N. Br. 8° 5' 46" Ø. Lgd. Den røde Tønde C2 i 34 Fod Vand. $\frac{1}{2}$ Kbl. fra C1 i Retning af Rotesand Fyr. Lys- og Klokketønden A W1 i 40 Fod Vand. 53° 53' 59" N. Br. 8° 6' 50" Ø. Lgd. Den sorte Tønde 2 i 19 Fod Vand. 53° 52' 30" N. Br. 8° 7' 4" Ø. Lgd.

Weser. Sort Tønde 8 i 45 Fod Vand. 53° 45' 37" N. Br. 8° 12' 59" Ø. Lgd. Den sorte Tønde 9 i 51 Fod Vand. 53° 44' 41" N. Br. 8° 14' 10" Ø. Lgd.

Dwarsgat. Spirtønde N i 21 Fod Vand. 53° 43' 57" N. Br. 8° 16' 55" Ø. Lgd. Spirtønde O i 24 Fod Vand. 53° 43' 57" N. Br. 8° 18' 42" Ø. Lgd. Lys- og Klokketønden 10 i 21 Fod Vand. 53° 44' 31" N. Br. 8° 16' 22" Ø. Lgd. Den sorte Tønde 11 i 29 Fod Vand. 53° 44' 25" N. Br. 8° 17' 56" Ø. Lgd. Den sorte Tønde 12 i 41 Fod Vand. 53° 44' 18" N. Br. 8° 19' 29" Ø. Lgd. Den sorte Tønde 13 i 29 Fod Vand. 53° 44' 13" N. Br. 8° 20' 49" Ø. Lgd.

Wurster Farvand og det Ø.-lige Løb. Spirtønde T i 22 Fod Vand. 53° 41' 19" N. Br. 8° 24' 35" Ø. Lgd. Spirtønde U i 24 Fod Vand. 53° 40' 29" N. Br. 8° 25' 8" Ø. Lgd. Spirtønde V i 34 Fod Vand. 53° 39' 43" N. Br. 8° 26' 0" Ø. Lgd. Spirtønde W i 24 Fod Vand. 53° 38' 50" N. Br. 8° 27' 2" Ø. Lgd. Spirtønde X i 22 Fod Vand. 53° 38' 2" N. Br. 8° 27' 56" Ø. Lgd. Baaketønden i 22 Fod Vand. 53° 37' 23" N. Br. 8° 28' 48" Ø. Lgd. Den sorte Tønde 19 i 16 Fod Vand. 53° 40' 20" N. Br. 28° 26' 0" Ø. Lgd.

Fedderwarder øvre Farvand. Baaketønden i 25 Fod Vand. 53° 40' 8" N. Br. 8° 22' 53" Ø. Lgd. Den røde Tønde FA i 29 Fod Vand. 53° 40' 10" N. Br. 8° 22' 44" Ø. Lgd. Fra Tønde FG og ind efter findes mange Steder Rygge med kun 3 Fod Vand tværs over Farvandet.

Holland. Ems. I Bocht van Watum og Farvandet til Delfzijl til Hoek van de Knock er Afmærkningen forandret saaledes:

Den røde Vager EFb er flyttet og ligger i 19 Fod Vand, 53° 19' 9" N. Br. 7° 0' 26" Ø. Lgd. Den rød og sort lodret sribede Baaketønde med sort Flag over et Kors „Hund N“ (Buiten Hond) er flyttet og ligger i 29 Fod Vand. 53° 25' 12" N. Br. 6° 56' 7" Ø. Lgd. Mellem denne Tønde og Baaketønden med Kors „Emshorn S.“ er den mindste Dybde 21 Fod. Den sorte Spidstønde E2b er inddraget. 53° 24' 59" N. Br. 6° 55' 49" Ø. Lgd. Sort Spidstønde E2c har nu E2b. Den sorte Spidstønde E6a har nu E6b og er flyttet og ligger i 22 Fod Vand. 53° 20' 23" N. Br. 6° 56' 39" Ø. Lgd. En sort Spidstønde E6a er i 16 Fod Vand udlagt paa 53° 20' 51" N. Br. 6° 55' 37" Ø. Lgd. Den rød og sort lodret sribede Baaketønde med Kors „Paapsand S.“ (Binnen Pnaap) er flyttet og ligger i 25 Fod Vand, paa 53° 19' 21" N. Br. 7° 1' 47" Ø. Lgd.

Terschelling N. En grøn, spids Vragtønde er udlagt paa 53° 29' 9" N. Br. 5° 23' 52" Ø. Lgd.

Zulderzøe. Lutjeswaard. Paa SØ.-Kant af Lutjeswaard er til Brug ved Opmaalning optørt en Baake med sort Firkant. 52° 58' 15" N. Br. 5° 3' 24" Ø. Lgd.

England. The Downs. Gull Sand N. N. for Gull Sand er fundet Steder med 29 Fods Dybde i følgende Afstande og Retninger fra Trinity Kirke, Broodstairs: $\frac{3}{4}$ Kml. S. 83° Ø., $\frac{3}{4}$ Kml. S. 77° Ø., $\frac{3}{4}$ Kml. S. 71° Ø., $\frac{3}{4}$ Kml. S. 71° Ø., $\frac{3}{4}$ Kml. S. 69° Ø., $\frac{3}{4}$ Kml. S. 64° Ø., $\frac{3}{4}$ Kml. S. 62° Ø. og $\frac{3}{4}$ Kml. S. 56° Ø. Trinity Kirke: 51° 21' N. Br. 1° 28' Ø. Lgd.

Flamborough. Flamborough røde og hvide Blinkfyrrer er ombyttet med et rødt og hvidt Blinkfyrrer, der hver 45 S. viser hvidt Blink 2₁ S., Mærke 12₉ S., hvidt Blink 2₁ S., Mærke 12₉ S., rødt Blink 2₁ S., Mærke 12₉ S. 54° 7' N. Br. 0° 4,7' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England S.-Kyst. Poole Bay. Vraget, som laa sunket i Poole Bay, 2₁ Kml. S. 18° Ø. fra Bournemouth Pierhoved, er uskadeligt. 50° 40₁₆' N. Br. 1° 51₂' V. Lgd.

Penzance Harbour. Indtil Udgangen af September 1907 foretages Uddybningsarbejder i Indløbet til Penzance Harbour og Dok, hvortil Forsigtighed ved Besøjlingen skal udvises. 50° 7' N. Br. 5° 31' V. Lgd.

England. Liverpool Bay. Rock Channel. I Rock Channel er følgende Tønder flyttet saaledes: Den sorte Stumptønde R 3 5₁, Kbl. S. 74° V. hen, til 19₁ Kbl. N 79° V. fra Leasowe Fyr. Den sorte Stumptønde R 4 5₁, Kbl. S. 78° V. hen, til 10₁ Kbl. N. 53° V. fra samme Fyr. Den sorte Stumptønde R 5 4₆, Kbl. S. 46° V. hen, til 8₁ Kbl. N. 4° V. fra samme Fyr. Den sorte Stumptønde R 6 2₄, Kbl. S. 46° V. hen, til 15₁ Kbl. N. 26° Ø. fra samme Fyr. Leasowe Fyr: 53° 21₁' N. Br. 3° 7₆' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Skerries Islands S. S. for Skerries Islands er følgende Grunde fundet: En 17 Fods Klippe 13₉ Kbl. S. 36° Ø. fra Shenicks Island Taarn, og i S. 9° Ø. fra St. Patrick Island Ø.-Pynt. En 12 Fods Klippe 12₉ Kbl. S. 29° Ø. fra Shenicks Island Taarn, og i S. 3° Ø. fra St. Patrick Island Ø.-Pynt. Farvandet er grundt indtil 3 Kbl. Ø. efter fra Kysten under Popes Hall Hill. Shenicks Island Taarn: 53° 34₂' N. Br. 6° 5₂' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile de Sein. Ile de Sein Fyr er slukket og de to midlertidige Fyr tændt.

Baie de l'Auguillon. Pertuis Breton. Tønden med Ballon i Anse de l'Auguillon er ombyttet med en rød og sort vandret sribet cylindrisk Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 18 Fod. Lysevnen: 9₁, Kml. Det hvide, faste Fyr paa Pointe de l'Auguillon er slukket.

Gironde. Coubré. Coubré gamle Fyrtaarn, paa N.-Pynten ved Indløbet til Gironde, er forsvundet. 45° 41' 40" N. Br. 1° 15' 17" V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Trepassey Harbour. Powles Head. Knaldsignalet paa Powles Head gives ikke mere. Taagesignal skal gives med Sirene. 46° 41₅' N. Br. 53° 24' V. Lgd.

Canada. River St. Lawrence. Saguenay River. Fyrskibet „Prince Shoal“. Fra den 1ste Juni 1907 gives Taagesignalet paa Fyrskibet „Prince Shoal“ med To-Stød hver 1 Minut, Stød 4 S., Pause 4 S., Stød 4 S., Pause 4 S.

River St. Lawrence. Red Islet Bank. En rød Spidstønde, mærket 34 B. er udlagt ved NØ.-Enden af Red Islet Bank, 2₉ Kml. N. 49° Ø. fra Red Islet Fyr. 45° 6' 55" N. Br. 69° 30' 58" V. Lgd.

Gulf of St. Lawrence. Caspé Kyst. Mont Louis Bay. I Mont Louis Bay er Spidstønden inddraget. 49° 14' 30" N. Br. 65° 43' 24" V. Lgd.

Nova Scotia. Gut of Canso. Ship Rock. Spirtønden ved V.-Siden af Ship Rock er ombyttet med en rød Kugletønde. 45° 34' 10" N. Br. 61° 19' 53" V. Lgd. Den skal holdes om Styrbord af Skibe for N.-gaaende i Gut of Canso.

Nova Scotia S.- og V.-Kyst. Ved den første Istandsættelse males følgende Fyrtaarne saaledes: Brier Island hvidt med 3 vandrette røde Striber. Seal Island hvidt med 2 vandrette røde Striber. Sambro hvidt med 3 vandrette røde Striber. Beaver Island hvidt med 3 lodrette røde Striber. Country Harbour hvidt med 2 vandrette røde Striber. Whitehead Island hvidt med 2 lodrette røde Striber. Guion Island hvidt med 2 lodrette røde Striber.

Nova Scotia SV.-Kyst. Sable Island. Southwest Ledge. En rød, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket „S W Ledge“, er i 15 Fv. Vand udlagt 1₃ Kml. S. 56° V. fra Cape Sable Fyr. Den viser rødt Lys med hyppige Formærkelser. Flammens Højde: 29 Fod. 43° 21' 0" N. Br. 65° 39' 47" V. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Brier Island. Northwest Ledge. Klokketønden ved Northwest Ledge ombyttes om kort Tid med en rød, cylindrisk Lys- og Fløjtetønde, mærket „N W Ledge“. Den viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser.

New Brunswick S.-Kyst. Bay of Fundy. Ved den første Istandsættelse males Musquash Fyrtaarn rødt og hvidt vandret sribet og Cape Spencer rødt med een hvid vandret Stribe.

New Brunswick. Bay of Fundy. Old Proprietor. Lys- og Fløjtetønden, som laa 2₁ Kml. S. 50° Ø. fra Old Proprietor, er flyttet og ligger nu i 35 Fv. Vand, 1₃ Kml S. 15₁ Ø. fra Old Proprietor. 44° 39' 43" N. Br. 60° 39' 43" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Ann. Rockport Harbor. Omtrent den 9de Juni 1907 udlægges en

sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 10 S., Lys 5 S., Mærke 5 S., i 12₁ Fv. Vand, 2 Kbl. N. 75₁ V. fra N.-Enden af den fuldførte Del af Bølgebræden ved Indløbet til Rockport Harbor, og i N. 30° V. fra Straitsmouth Fyr. For Indgaaende ad det N.-lige Løb i Rockport Harbor skal Tønden holdes om Bagbord. Samtidig inddrages de to Stumptønder Sandy Bay Breakwater North Tønde Nr. 1 og Sandy Bay Breakwater Northwest Tønde Nr. 3.

New York. Hudson River. De tre hvide Spirtønder, mærket A, der afmærkede Ankerpladsen i Hudson River, og laa ud for Fourteenth Street Ferry, Hoboken, ud for Sixtieth Street og ud for Seventieth Street, er inddraget.

Hvide Spirtønder, mærket A, er til Afmærkning af Krigsskibes Ankerpladser udlagt saaledes:

Lower (South) Anchorage Nr. 16, en Tønde neden for Twentyfifth Street og en neden for Fortyfirst Street.

Middle Anchorage Nr. 17, en Tønde ud for Fiftyfourth Street og en ud for Seventythird Street.

Upper Anchorage Nr. 18, en Tønde ud for Eightieth Street og en ud for One Hundred and Twentyninth Street.

Naval Anchorage Nr. 19, en Tønde ud for Eightieth Street og en ud for One Hundred and Twentyninth Street.

De tre første Par Tønder angiver henholdsvis S.- og N.-Enderne samt Ø.-Grænsen for Ankerpladserne, det sidste Par henholdsvis S.- og N.-Enden samt V.-Grænsen af Ankerpladsen.

New York Lower Bay. Fort Hamilton. Den røde Spirtønde Fort Hamilton Southwest Nr. 12₁ er nu udlagt, men i 24 Fod Vand, fra Fort Wadsworth Fyr i S. 80₁ Ø. og fra Fort Hamilton Flagstang i S. 21° Ø.

Virginia. James River. Goose Hill Channel. I Goose Hill Channel er Dybden aftaget til under 2 Fod i Nærheden af Tønde Nr. 6.

Chesapeake Bay. Potomac River. En Spirtønde, Marshall Point Tønde Nr. 60, er i 19 Fod Vand udlagt ved Grunden ud for Marshall Point. En Spirtønde, Hatton Point Tønde Nr. 62, er i 19 Fod Vand udlagt ved Bøjningen i Løbet, hvor man skal styre op mod Nottley Hall.

Florida. Florida Reefs. Turtle Reef. Turtle Reef hvide Baake, mærket K, er i Orden. 25° 16' 52" N. Br. 79° 57' 35" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. I Mobile Bay er de røde, faste Fyr Mobile Ship Channel Fyr Nr. 4 A og Nr. 10 A atter tændt og de midlertidige Fyr slukket.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Norte. Rio Morsora. Dybder paa 4₁, 5 og 6₁ Fv. er fundet 5₁ Kml. N. 11° V. fra Rondono Point. 4° 49' S. Br. 36° 59' V. Lgd. Stedet vil blive undersøgt.

Bahia. Belmonte. Belmonte hvide Blinkfyrrer, der hver 10 S. viser Et-Blink, er nu flyttet 8 Kbl. S. 45° V. hen, paa S.-Pynten af Flodens Munding. Det midlertidige Fyr paa Klipperne N. for Indløbet til Belmonte Barra er slukket. 15° 51₁ S. Br. 38° 54₅ V. Lgd.

Chili. Carrizal Bajo. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Hovedet af Olivares Mole, 1₁ Kbl. S. 55° Ø. fra Observations Pladsen i Carrizal. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 3 Kml.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika. Ajaccio. Fyret Citadelle i Ajaccio er ombyttet med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr.

Italien Ø.-Kyst. Ortona. Paa Yderenden af Forlængelsen af Molen, som er under Bygning ved Ortona, er tændt et rødt, elektrisk Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Man kan ikke komme Fyret nærmere end 1₃ Kbl.

Østerrig-Ungarn. Kanal Montagna. Pynt Duga. Paa Pynt Duga er tændt et rødt, fast Havnefyrrer; 1₁ Kml. NV. for Pynt Sibuljina. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Fyrpæl. 44° 21' N. Br. 15° 18' Ø. Lgd.

Golf von Cattaro. Pynt d'Ostro. Fyret paa Pynt d'Ostro er et hvidt, fast Fyr med hvidt Et-Blus hver 30 S., fast Lys 20 S., Blus 10 S., deraf største Styrke 4 S. 42° 23' N. Br. 18° 32' Ø. Lgd.

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

Forlindien. Bombay. North Channel. Det hvide, faste Fyr paa North Channel Baake er forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6 S., Lys 4 S., Mærke 2 S. Flammens Højde: 19 Fod. 18° 57' N. Br. 72° 51' Ø. Lgd.

Ceylon. Point de Galle. En 4 $\frac{1}{4}$ Fv. Grund ligger uden for Indløbet til Point de Galle Harbour, 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 51° Ø. fra Point de Galle Fy. V. for samme Øes S.-Pynt. Revet med S. 28° V. 6° 1' N. Br. 80° 13' Ø. Lgd. Grunden har faaet Navnet Bloomfield Rock, og ligger i 7 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand.

Asiens Ø. Kyst med Japan.

Fransk Indo-Chine. Bale de Vang Fong. Port Dayot Ankerplads. En 5 Fods Grund ligger i S. 35° Ø. fra Øen Adran V.-Pynt og 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. for samme Øes S.-Pynt. Revet med 1 Fod Vand, 2 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 70° V. fra Øen Adran NV.-Pynt findes paa det angivne Sted.

China. Rugged Islands. Southwest Horn. Paa Southwest Horn opføres et Fyrtaarn, hvorfra skal vises et Fyr med Formærkelser, Lys 10 S., Mærke 10 S. Lyset er rødt fra S. 64° Ø. gennem Ø. til N. 6° Ø., hvidt i øvrigt. Linseapparat af 6te Orden. Taagesignal skal gives med Kanonskud.

Paa Southwest Horn er tændt et midlertidigt, hvidt Fyr med Fire-Formærkelser hver 30 S., Lys 16 S., Mærke 2 S., Lys 2 S., Mærke 2 S., Lys 2 S., Mærke 2 S., Lys 2 S., Mærke 2 S. Flammens Højde: 83 Fod. Synvidden: 10 Kml. 30° 35' N. Br. 121° 58' Ø. Lgd.

Yang Tse Kiang. North Channel. Da North Channel opmaales, er der forskellige Steder udlagt hvide Tønder med sorte, hvide eller sorte og hvide Flag. Paa Tønderne, som afmærker Farvandet, kan der ogsaa midlertidig være anbragt lignende Flag.

Taungming Crossing. I Taungming Crossing er følgende Tønder flyttet saaledes: East Entrance Lystønde 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 82° V. hen i 22 Fod Vand, til 4 Kml. N. 44° Ø. fra Quarantine Baaken paa Chung Pao Sha. Den ligger paa N.-Siden af Løbet og er nu rød. First Crossing Tønde 5 Kbl. S. 75° V. hen i 92 Fod Vand, til 2 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 37° Ø. fra samme Baake. Second Crossing Tønde 4 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 4° V. hen i 18 Fod Vand, til 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 5° Ø. fra samme Baake. Denne staar paa 31° 26' N. Br. 121° 31' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 13. Juni 1907. — Ulykkestilfældet om Bord i S/S. „Ruth“. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Router og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Juni 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	94 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{3}{4}$
Danmark.....		70 $\frac{3}{4}$	71 $\frac{1}{4}$
Norden.....		95	95 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn.....		69 $\frac{1}{4}$	70
Carl.....		88 $\frac{1}{4}$	89 $\frac{1}{2}$
Dannebrog.....	88 $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{2}$
Skjold.....	69 $\frac{3}{4}$ — 69	68 $\frac{1}{2}$	69
Urania.....		54 $\frac{1}{2}$	55 $\frac{1}{4}$
Union.....		73 $\frac{1}{4}$	73 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896.....		86	86 $\frac{1}{4}$
Hejmdal.....		102	103
Østasiatiske.....	132 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	132 $\frac{1}{2}$	132 $\frac{3}{4}$
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		30	40
Gorm.....		—	98
Torm.....		—	90
Inga.....	78	72	73 $\frac{1}{2}$
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingerske-Dampskibs-Selsk....		20	40
Foren. Bugser-Selsk.....		60	80
Dansk-russisk Dampsk.....	92 — $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$	92
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	100
5 % Østasias. Komp.....		99 $\frac{1}{2}$	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.....	95 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....		84 $\frac{1}{4}$	85 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		88	90
4 % — — — — — 2. Serie..	92 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{2}$	93
4 % — — — — — 1. — ..	96 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	96	96 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6. — ..	87 $\frac{3}{4}$	87 $\frac{1}{2}$	88
4 % — — — — — 7. — ..	92 $\frac{1}{4}$	92	92 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3. — ..	91 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{2}$
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	92	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{3}{4}$
Aktier.			
Nationalbank.....		147	148
Privatbank.....	120 — $\frac{1}{4}$	120	120 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank.....	129 $\frac{1}{4}$	129 $\frac{3}{4}$	129 $\frac{1}{2}$
Handelsbank.....	133 $\frac{1}{2}$	133 $\frac{3}{4}$	133 $\frac{1}{2}$
Grundejerbank.....	108 $\frac{1}{2}$ — 109 $\frac{1}{4}$	109	109 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain.....	91 $\frac{3}{4}$ — 92	91 $\frac{3}{4}$	92
Helsingørs Jærnsk.....	97 — $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	97	97 $\frac{1}{4}$
Sukkerfabr.....	186 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	186	186 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier.....	143 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	143 $\frac{1}{2}$	143 $\frac{3}{4}$

Vekselkurs d. 11. Juni 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.21	18.17
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	151.15	—
Wien.....	75.85	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Juni 1907.

Russiske Noter.....	214.65
4 % Russiske Consols.....	73.80
3 $\frac{1}{10}$ % — Boden Kredit.....	67.00
5 % Mexikanske 1899.....	100.60
5 % Rumænske Stats.....	101.00
4 % — — — — — 1890.....	90.90

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

„Foren. Dampsk.“ 66,000, „Ny foren. Dampsk.“ 28,000, „Norden“ 30,000, „Danmark“ 10,000, „Kbhvn.“ 32,000, „Skjold“ 8,000, „Dannebrog“ 26,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Østas. Komp.“ 194,000, „Hejmdal“ 8,000, „Carl“ 24,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 500 Tons Egenvægt.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 6. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis paa Hotel „Ærø“ i Marstal. 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 d. 25. Juni d. A.

Kjøbenhavn, d. 1. Juni 1907.

P. B. V.

P. Rehnitz
f. T. Formand.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling

Af Hensyn til Sikring af Logi, eventuelt Udflugt m. m., bedes Deltagelse (ogsaa Damer) inden d. 28. Juni anmeldt til Foreningens Kredsstyrelse i Marstal.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. Sluttet den 1ste Maj 1907. Pris: Kr. 0,50.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

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



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Cleelfert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Til Skibsproviant

anbefales

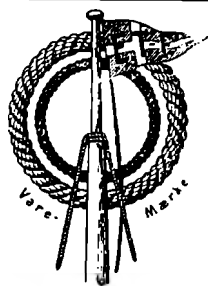
Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

New Steamers for sale.

540/560 tons D. W. on 12'-0" draft, delivery 5/8 weeks.

720/730 tons D. W. on 12'-9" draft, delivery 7 weeks.

310/320 tons D. W. on 10'-1 1/2" draft, delivery 7/8 weeks.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

William Walker
Shipbuilder.

Maryport, England.



Emallen

paalægges varm — 1/10" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges hold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bankers og Dek

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telef. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telef. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telef. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Bævermarkshaven ved Langbro.

• Alt Skibsarbejde udføres •
Telef. 29 779 y.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telef. 46. Telef. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telef. Blikkeolager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Selvtorvet 85.

Cigaretter, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telef. 25,064.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hannarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskildte Assurans-Förening

og Sjössuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Boström

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsekspedition og
Speditionforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadebyggeri
anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

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

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

hvor forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,

Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Fugerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg.

St. Annæ Plads 14.

Telefon 28,224.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

H. Steensen's Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafikken Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i Indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15

Telefon 4830

Prøv engang ufortødt 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Herr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser

(pat. Tysk, Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudiasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Premier. Agentorer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22^a.

Copenaure

42

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Juni 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumpner
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophaltningsbeddinger.
Havørister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Sinedarbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs Skibbygning Selskab

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

Sandballast

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

C. RAMBERG, Frøderiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 6. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis paa Hotel „Ærø“ i Marstal. 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 d. 25. Juni d. A.

Kjøbenhavn, d. 1. Juni 1907.

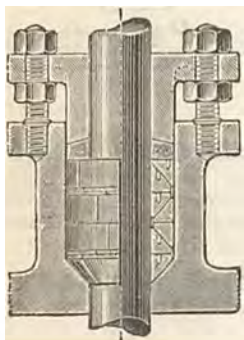
P. B. V.

P. Rehnitzer

f. T. Formand.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling

Af Hensyn til Sikring af Logi, eventuelt Udflygt m. m., bedes Deltagelse (ogsaa Damer) inden d. 28. Juni anmeldt til Foreningens Kredsstyrelse i Marstal.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Safartsndeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

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

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

Tanke, Beholdere Jernkonstruktioner Ophalerbeddinger. A. Bondegaard & K. H. Jespersen Marstal, Danmark. Bygning af Damp-, Sejl- og Motorfartøjer. Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

LANDMANDSBANKEN

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

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsco. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

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

Navigationsvæsnetts Ordning.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget et Eksempplar af den Betænkning, som af Kommissionen af 11. Januar 1904 under 8. Marts d. A. er indgivet til Marineministeriet.

Som bekendt blev Kommissionen i sin Tid nedsat til Revision af Bestemmelserne for saavel Navigator- som Maskinistuddannelsen, men allerede under 3. Marts 1906 blev Betænkning angaaende Maskinistundervisningen, udarbejdet af den paa dette Omraade særlig sagkyndige Del af Kommissionen og anbefalet af den samlede Kommission, indsendt til Ministeriet. De paa Navigationsvæsnetts Omraade foreliggende Opgaver blev i sin Tid paa lignende Maade overgivet til den i saa Henseende særlig sagkyndige Fraktion af Kommissionen, nemlig Kommissionens Formand Viceadmiral Wandel, Navigationsskolebestyrer F. Hansen, Skibsreder H. A. Hansen, Naviga-

tionsdirektør, Kommandør I. A. D. Jensen, Skibsfører Julius Jensen, Skibsfører A. V. Knudsen, Kommandør A. H. I. B. Münter, Navigationsskolebestyrer C. D. Neergaard, fhv. Navigationsskolebestyrer, Professor S. Svendsen og Skibsreder D. E. Torm; af disse Medlemmer afgik Skibsfører Jensen ved Døden i December 1905.

Det lykkedes imidlertid ikke dette Udvalg at opnaa Enighed om en samlet Indstilling, og den under 8. Marts 1907 indsendte Betænkning deler sig derfor i to — en Flertalsindstilling undertegnet af Medlemmerne H. A. Hansen, Knudsen, Münter, Neergaard og Torm, og en Mindretalsindstilling fra Formanden, F. Hansen, I. A. D. Jensen og Svendsen. Begge disse Betænkninger ledsages af tilhørende Forslag. Den samlede Kommission har under disse Forhold ikke ment at kunne tage Stilling i Sagen og har derfor valgt at indsende begge de fremkomne Betænkninger til Ministeriet.

I det følgende skal refereres Hovedindholdet af de afgivne Betænkninger.

Flertalsbetænkningen.

Flertallet, der i det væsentlige samstemmer med Indholdet af de Skrivelser, som indsendtes til Marineministeriet fra Foreningen til Søfartens Fremme under 16. Oktober 1903 og fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart under 27. s. M.*), finder allerede af den Grund en Revision af Lovbestemmelserne om Styrmandseksamen paakrævet, at disse Lovbestemmelser vel optog de Eksamensfordringer, som Kommissionen af 1886 havde opstillet, men bibeholdt Privatskole-Systemet, hvorved Loven i det store og hele ikke kom til at raade Bod paa de af hin Kommission paapegede Mangler. Et andet og væsentligt Motiv finder Flertallet deri, at den danske Dampskibsfart i den forløbne Periode er undergaaet en betydelig Ændring, idet Skibene er blevet større og samtidig i langt højere Grad end før finder Anvendelse i den oversøiske Fart. De saaledes ændrede Forhold stiller ny og større Krav til Færerne i Retning af Uddannelse og Kundskabsfyldte, og et Bevis for, at de nu gældende Bestemmelser næppe yder tilstrækkeligt, findes allerede i den Omstændighed, at det nu til Dags er bleven en almindelig Praksis blandt Rederne at forlange, at ikke blot Færeren, men ogsaa Styrmandene foruden den almindelige Styrmandseksamen skal have bestaaet denne Eksamens 2den Afdeling, skønt denne sidste efter Loven kun kræves af Færere af Udvandrerkskibe. Medens der bør stilles større Fordringer i den oversøiske Fart, behøver disse ikke at være fuldt saa store i den Fart, som holdes indenfor Evropeas Grænser, og dette gælder saavel for Dampskibs- som for Sejlskibsfarten. Denne sidste, der bl. a. har en væsentlig Betydning for vore Søfolks praktiske Uddannelse, bærer dog i Forvejen svære Byrder ved sin Konkurrence med Dampskibene og kan vel have Krav paa, at disse Byrder ikke unødvendigt forøges. Efter hvad der er bragt i Erfaring, synes der imidlertid blandt de paagældende selv at være Stemning for, at Fordringerne bliver noget forhøjet.

For den evropæiske Fart maa derfor den nuværende Styrmandseksamens 1ste Afdeling med nogle Forandringer og Tilføjelser, som senere vil blive nævnt, anses som passende saavel for Dampskibs- som for Sejlskibsførere, igesom denne Eksamen skulde gælde for alle Styrmande, dog med de Undtagelser, som senere vil blive nævnt.

For Færere af alle Skibe i oversøisk Fart foreslaas i anden Eksamen, som nærmest svarer til den nuværende indvidede Styrmandseksamen.

For Færere og 1ste Styrmand paa Udvandrerkskibe foreslaas endnu en Eksamen, hvis Fordringer bør staa i det rette Forhold til det med saadanne Stillinger forbundne Ansvar, idet Hensynet til Bekostningen ved Uddannelsen formentlig her bør være af mindre Betydning.

I Stedet for de nuværende Eksaminer, som benævnes »Styrmandseksamen« og »udvidet Styrmandseksamen« foreslaas saaledes indført 3 Eksaminer: »Styrmandseksamen«, »Skibsførereksamens 1ste Afdeling« og »Skibsførereksamens 2den Afdeling«.

Læren om selve Dampmaskinen, der er overflødig for Sejlskibsfarten, foreslaas udtaget af det almindelige Eksamensprogram og optages som et særskilt Fag for de Elever, der vil søge Dampskibene. Den øvrige Del af den saakaldte Maskinlære vil finde sin Plads under andre Fag, men det vil derefter blive fornødent at indføre to Betegnelser for dem, der har aflagt Styrmandseksamen: »Sejlskibsstyrmand« og »Dampskibsstyrmand«.

Hvad Eksamensfordringerne angaar, da er der Enighed om, at Fordringerne i de egentlige Navigationsfag er tilstrækkelige. Derimod føres der stadig Klage over, at Behandlingen af Modersmaalet ikke er tilfredsstillende, og det foreslaas derfor, at Fordringerne paa dette Punkt skærpes. Den gradvise Indskrænkning i Antallet af Sejlskibe gør det i høj Grad ønskeligt, at Sømandskab indføres som Undervisningsfag og foruden Kendskab til Manøvrer og Skibsarbejde, skulde dette Fag indbefatte saadanne Emner som Kendskab til Skibes Bygning, Takling og Vedligeholdelse, til Lastens Stuvning, Forholdsregler i Ulykkestilfælde etc. Endvidere maa det anses som formaalstjenligt, at Undervisningen i Engelsk og Søret begynder paa et tidligere Stadium end nu.

Kravene til Skibsførereksamens 2den Afdeling bør fastsættes ved kgl. Anordning, da de maa forudses at kunne kræve Forandringer efter Tidens vekslende Fordringer. Til denne Eksamen foreslaas indført Bevisførelse for det, der er lært ved de foregaaende Eksaminer i Matematik og Navigation samt forskellige videregaaende Kundskaber i de for en Skibsfører nyttige Fag.

Herefter vil Fordringerne i de foreslaaede tre Eksaminer i Hovedtrækkene stille sig saaledes:

Styrmandseksamen.

Dansk. Mere udvidet Kundskab i Sproget, end nu fordres.

Engelsk. Tilstrækkeligt til at forstaa Farvandsbeskrivelser og Dokumenter vedrørende Søfarten.

*) Disse Skrivelser findes gengivet i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 11, 12 og 13 d. A.

Matematik i lidt større Omfang end nu.

Naturlære (nu indbefattet i Dampmaskinlære) og

Navigation omtrent i samme Omfang som nu.

Sømandskab saaledes som foran anført.

Søret. Kendskab til nogle af Sølovens Bestemmelser og til de vigtigste Dokumenter vedrørende Søfarten, Veksler og Checks.

Sygepleje i samme Omfang som nu.

Til Forberedelsen til denne Eksamen paaregnes en Tid af c. 12 Maaneder.

Eksamen i Maskinlære. I omtrent samme Omfang som nu samt Motorer.

Skibsførerekskens 1ste Afdeling.

Dansk. Færdighed i at affatte tydelige Rapporter om Forhold vedrørende Skib og Ladning.

Engelsk. Mere udvidet Kundskab, som tillader Oversættelse fra Dansk til Engelsk af Breve og Dokumenter, der vedrører Søfartsforhold.

Navigation. I noget mindre Omfang end til den nuværende udvidede Eksamen.

Sømandskab. Supplement til det til Styrmands-eksamen forlangte.

Geografi og Vejrlære. Omtrent som til den nuværende udvidede Eksamen.

Søret og Handelslære. Med nogen Forandring som til den nuværende udvidede Eksamen.

Sygepleje. Forholdsregler for Vedligeholdelse af Sundhedstilstanden om Bord. Kendskab til Love og Regulative vedrørende Sundhedsforholdene om Bord.

Til Forberedelsen til denne Eksamen paaregnes en Tid af 6 Maaneder.

Skibsførerekskens 2den Afdeling.

Engelsk. Færdighed i at føre en Samtale.

Matematik. Bevisførelse for det til Styrmands-eksamen lærte.

Naturlære. Elektricitetslære, Begyndelsesgrundene i Kemi samt i Lyd- og Lyslære.

Navigation. Bevisførelse for det tidligere lærte; nyere Problemer under Navigation. Begreb om Landmaaling og Kortlægning.

Teoretisk Sibsbygning. Kendskab til de vigtigste Problemer herunder.

Søret og Handelslære. Mere udvidede Kundskaber, særlig til Bestemmelserne om Udvandrerens Befordring og til Domme i Søfartssager.

Til Forberedelsen til denne Eksamen paaregnes en Tid af 6 Maaneder.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 20. Juni 1907.

Fra Rio Grande do Sul har „Hamburger Frønden-Blatt“ modtaget følgende Beretning om de danske 3-m. Skonnerters „Hans“, Kaptajn A. E. Boye, og „Dannebrog“, Kaptajn Mortensen, Forlis i April Maaned d. A.

Begge Skibe laa opankrede paa Barren ved Rio Grande do Sul og afventede Højvande for at blive slæbt ind i Havnen. Det var ingen god Ankerplads, da der gik meget stærk paalands Dønning, men ved egen Hjælp kunde de ingen Vegne komme, da det var vindstille. Den 28. April blæste det op med frisk, sydlig Vind, men den forøgede kun Dønningen, og Brændingen paa Barren blev samtidig saa stærk, at Slæbebaaden ikke kunde gaa ud.

Begge Skibe lod nu deres andet Anker falde for ikke at komme i Drift, men om Natten blev det Storm, saa Brændingen gik meget højt, og Skibene arbejdede saa voldsomt i Søen, at Ankerkæderne brækkede. Skibene drev nu ind imod Stranden, hvilket var ensbetydende

med den sikre Undergang. Lige bag ved Barren er et Fyrtaarn, der afmærker Indløbet til Havnen, og nedenfor dette et Skur med Redningsbaade og Raketapparater. Selv om Brændingen nu var saa stærk, at Redningsbaaden ikke kunde benyttes, saa kunde Raketapparaterne med Lethed i en større Baad være ført over paa den modsatte Strandbred, hvor der altid græsser en Del Heste, og Vognen, hvorpaa Raketapparaterne ligger, kunde saaledes i Løbet af en Times Tid have været ved Stranden, hvor Skibene imidlertid var drevet ind.

Da Redningsmandskabet imidlertid forblev uvirksomt som Følge af, at Barrekommendanten ingen Ordre gav, forbarmede de derværende Kvægpasere sig over de skibbrudne. De drev deres Heste saa langt ud i Vandet som muligt og reddede de skibbrudne ved at kaste deres Lassoer ud efter dem. De saaledes reddede Søfolk blev derefter bragt til de nærmeste Huse og plejet der. Kokken fra „Dannebrog“ drev senere i Land som Lig, og en Matros fra samme Skib døde af de udstaaede Lidelser.

Øjenvidner paastaar, at Tabet af Menneskeliv kunde være undgaaet, naar man havde ladet Redningsvæsnet træde i Virksomhed.

Dokforhold i Malmø. De kommunale Myndigheder i Malmø har i Følge „Hamb. Corr.“ paa et Møde d. 7. Juni d. A. besluttet sig til at modtage det dem tilbudte Statsbidrag paa Kr. 300,000 til Anlæg af en Tørdok i Malmø samt taget afgørende Beslutning om Dokkens Bygning; dog er der forbeholdt Havnedirektionen Ret til at foretage Ændringer i den egentlige Byggeplan, dersom det skulde vise sig at være nødvendigt.

Allerede tidligere var det fra Kommunens Side besluttet, at Tørdokken skulde bygges saa stor, at den kunde optage selv de største svenske Krigsskibe, naar Staten vilde yde Halvdelen af Omkostningerne ved Bygningen, som var anslaaet til Kr. 1,453,000 ialt, men efter den nuværende Plan mener man, at Omkostningerne paa det nærmeste vil beløbe sig til Kr. 2,000,000.

Fra det danske Vice-Konsulat i Rouen har vi modtaget følgende:

Havnearbejderne har d. 12. Juni erklæret Strejke, og Losningen af alle Dampere lastede med Træ, Korn, Vin og Stykgods er standset.

Svensk østasiatisk Kompagni. Stockholm, d. 15. Juni (R. B.). Det nydannede Aktieselskab Svensk østasiatisk Kompagni har i Dag holdt konstituerende Generalforsamling paa „Grand Hotel“ her. 227 Aktier var repræsenteret. Da Indbyderne har tegnet Aktier til et Beløb af 2 Mill. Kr. (den vedtagne Minimumskapital), erklæredes Selskabet for konstitueret. Bestyrelsen bestaar af 5 Medlemmer og skal have Sæde i Gøteborg. Forsamlingen bemyndiger Bestyrelsen til at træffe Aftale med det danske østasiatiske Kompagni om Samarbejde og med den svenske Stat og private Selskaber om Lettelse af Selskabets Virksomhed. Endvidere bemyndiges Bestyrelsen til at indkøbe højst 5 Dampere. Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes Bankdirektør Wallenberg, Grosierer A. Thiel, Skibsreder Daniel Brostrøm, Konsul J. E. Ekman og Bankdirektør Herman Mannheimer.

Som det fremgaar af omstaaende Annonce er 2den udvidede og omarbejdede Udgave af Kaptajn Kusk Jønøns Haandbog i praktisk Sømandskab

nu udkommen. I Annoncen findes opgivet de Steder, hvor Bogen faas til Købs, derunder „Dansk Søfartstidendes“ Ekspeditionskontor, St. Annæ Plads 26.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsban-ken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Opgørelse af Fragten Erstatningspligt under Maanedsfragt.

Fra Firmaet C. K. Hansen har vi modtaget nedenstaaende Kopi af en Skrivelse, som af Konsul Johan Hansen under 13. Juni er indsendt til Dampskibsrederiforeningen.

Vi aftrykker Skrivelsen *in extenso*, idet den berører Forhold, der formentlig har ikke ringe almen Interesse.

Dansk Dampskibsrederiforening,
her.

Jeg tillader mig herved at fremsende følgende Meddelelser angaaende en Kollisionssag mellem Dampskibet „Brattingsborg“ og Dampskibet „Highland Chief“, særligt vedrørende Spørgsmaalet om Erstatning til Tredjemand, hvilken Sag jeg antager ikke alene kan have Interesse for Foreningens Medlemmer, men som mulig ogsaa kan give Anledning til at Rederiforeningen paataler de af mig paaankede Spørgsmaal.

„Brattingsborg“ var sluttet i Maanedsfragt med et Hamburg-Firma for £ 800 pr. Maaned og lastet for vedkommende Firmas Regning i La Plata i Maj 1904. Ved Afgangen kolliderede Skibet paa Montevideo Red med „Highland Chief“. Begge Skibe fik Skade, og uagtet „Brattingsborg“s Skyld var meget væsentlig ringere end „Highland Chief“s, afgjorde Registrar'en i England, saaledes som ret hyppigt sker, at Skaden blev at dele mellem de to Rederier, hvorved „Brattingsborg“ kom til at betale et ikke ringe Beløb til den anden Damp. „Brattingsborg“ fortsatte Rejsen til Hamburg og Pillau, udlossede Lasten og reparerede senere i Kjøbenhavn. Havari-Grosse Dispache opgjordes i Hamburg, og Fragten Assurandører af den paa Kølen værende Ladning betalte deres Andel. En senere Tillægsdispache blev opgjort i Kjøbenhavn, hvor Spørgsmaalet om Erstatning til Tredjemand ligeledes blev opgjort. Da Rederier i Følge Søloven overfor denne Forpligtelse hæfter med Skib og Fragt, lagde Dispachøren ved Opgørelsen af Fragten Andel „Brattingsborg“s Maanedsfragt til Grund for sine Beregninger og fik derved ud, at den Fragt, der er ansvarlig overfor Tredjemand er Maanedsfragten £ 800 i 3⁸/₃₀ Maaned med Tillæg af Befragterens Udgifter for Kul, samt Havne-, Lastnings- og Losningsudgifter, ialt til et Beløb af Kr. 70,000, som i Følge Dispachen tilsvarede Kr. 11,729.72. Da Rederiet kun havde assureret Maanedsfragten, £ 800, lider det saaledes et Tab af omkring en halv Snes Tusinde Kroner.

Jeg har protesteret imod Dispachørens Opgørelse, baade naar han til Basis for Fragten Beregning tager Maanedsfragten for 3⁸/₃₀ Maaned og yderligere lægger dertil Kul-, Havne-, Losnings- og Lastningsudgifter, da disse absolut ikke vedrører Fragten, men udelukkende

er Udgifter, der afholdes af Maanedsbefragterne. Brutto Fragten kan efter min Mening kun være de £ 800. Hvad Udgifter Befragterne har haft vedkommer ikke Fragten.

Endvidere har jeg protesteret imod, at Dispachøren regner med Fragt pr. Rejse, idet den Rejse, for hvilken Skibet fik en hel anden Fragt, aldeles ikke vedkommer min Maanedsfragt. Uretfærdigheden er saa meget mere iøjnefaldende, som jeg efter den foreliggende Opgørelse kommer til at svare Bidrag af Fragt, som jeg aldrig nogensinde har faaet, idet Befragterne selvfølgelig fratrukker den Tid, i hvilken Skibet blev opholdt af Reparationen.

Under min Diskussion med Assurandørerne og Dispachøren indrømmede denne sidste, at Søloven aldeles intet siger om dette Spørgsmaal, og at Opgørelsen udelukkende beror paa Dispachørens Skøn. Det viser sig nu, at allerede i 1903 er Dispachøren og Assurandørerne blevet enige om, at Spørgsmaalet om Erstatning til Tredjemand i Maanedsfragt opgøres paa den af mig nævnte Maade. Dette er gjort uden Samraad med Rederierne og uden endog at give disse Meddelelse derom, saaledes at jeg eventuelt kunde have dækket mig imod denne Risiko.

Foruden derfor at henstille til Dampskibsrederiforeningen om der ikke var Anledning til at tage dette principielle Spørgsmaal op, da den af Dispachøren brugte Fremgangsmaade under alle Omstændigheder er i højeste Grad uretfærdig, anmoder jeg om Foreningens Medvirken til en energisk Protest imod, at en Embedsmand som Dispachøren i et saa vigtigt Principspørgsmaal for Rederierne træffer Aftaler med vore Assurandører uden samtidig hverken at raadføre sig med Rederierne eller at give disse Meddelelse om, at et saadant Arrangement er truffet. Ved at følge Dispachørens Fremgangsmaade med Hensyn til Opgørelsen af Fragten Erstatningspligt overfor Tredjemand forekommer det mig, at han er Assurandørerne behjælpelig med at kaste en Del af det Ansvar over paa Rederierne, som ellers vilde falde paa Assurandørerne. Havde Skibet været i Ballast, vilde hele Erstatningen være faldet paa Assurandørerne.

Ærbødigst

Johan Hansen.

Fragtmarkedet.

Medens La Plata, Sortehavet, Indien og til Dels Middelhavet fremdeles er flove med meget lidt Begær og en stor Mængde fragtsøgende Tonnage, har der i de sidste Dage været mere Efterspørgsel fra Nordamerika, ligesom ogsaa en decideret Bedring er indtraadt i Østersømarkedet, det Marked, der jo har den største Interesse for de danske Dampere. Grunden til Bedringen skyldes i første Række Fremkomsten af flere Laster men ogsaa Nedgangen af disponibel Tonnage, idet en meget stor Del af de Dampere, der nu trafikerer Østersøen, er optaget af Kontrakter, som er sluttet for kortere eller længere Tid siden. Desuden maa ogsaa regnes med den Omstændighed, at ikke faa Skibe er beskæftiget i Kultraden paa de nordkontinentale Havne, hvortil der stadig er et meget livligt Begær, hvilket har fremkaldt en yderligere Fragstigning, og for passende Baade er der ganske gode Penge at tjene i denne Kulfart. Fra Østkysten har der sidst været sluttet til 3/6 å 3/9 Rotterdam for 4/6,000 Tons Baade, 4/4 å 4/6 for 1,000/3,000 Tons Baade, men ogsaa til Hamburg, Antwerpen, Nordfrankrig etc. er der god Brug for Tonnage til Kul, baade fra Østkysten og Wales. Fra Tynen til Hamburg er sidst betalt 4/9 for 1,700 Tons Baade. Ogsaa ind til Østersøen, særlig den sydligere Del, er Kulfragterne støget ret betydeligt, nemlig gennemsaaende 3 å 6 d. pr. Ton. Saaledes betales fra Cardiff til Kjøbenhavn

5/6 (mod 5/3 for en halv Snes Dage siden), 7/ Stockholm (mod 5/6), 4/6 à 4/9^{1/2} Tynen eller Blyth til Swinemünde (mod 4/3 à 4/4^{1/2}), 4/9 Kronstadt (mod 4/3). 5/ Libau (mod 4/3), 4/9 à 5/3 Memel eller Kiel (mod 4/6 à 4/9), og de fleste andre Pladser i lignende Forhold. Returfragterne fra Østersøen er ogsaa højere, særlig fra de russiske Pladser, saaledes fra Riga, Libau, Windau etc. omkring 2/ eller 2 Francs pr. Std., men Botten kommer ogsaa nok med. Riga noterer f. Eks. nu 22/ D/B. til London, Frcs. 30 D/B. ¹/₃ Boards Antwerpen, Frcs. 32 D/B. Rouen, Frcs. 39 Bordeaux. — Fra Nordamerika var der navnlig Begær efter Baade for Trælast, og fra Golfen betales bl. a. 120 til River Plate, 95/ Vestitalien (2/3 Havne), 80/ Østkysten U. K. Grundet paa de evropæiske Kulmarkeders store Fasthed, kan Nordamerika nu konkurrere med Kul til Evropa, og Afslutninger fra Norfolk, Filadelfia etc. fandt Sted til 10/9 à 11/3 Genua, Spezzia eller Savona, 10/ Lissabon. La Plata Markedet er usselt, og 11/ à 11/3 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er sidst betalte Rate pr. prompt, men pr. senere er der endnu ikke det ringeste Begær efter Tonnage. Kulfragterne ud er meget faste paa Basis af 15/6 à 16/ fra Cardiff.

Frugtmarkedet for Sejlere.

ab Bottenhavet noterer bl. a. Råfåg/Flensborg 21 à 21¹/₂ Mark, Wismar, Stettin 21 Mark, Wasa/Sønderborg 24 à 25 Mark, Sundsvall/Lübeck 21 Mark, Haderslev 22 Mark; Befragtingerne har i den senere Tid ikke været saa livlige.

ab Riga noteres Oljekager til Danmark og Sverrig til 14 Mark pr. 2,000 Kilos, hvortil der ogsaa skal være sluttet.

ab Kønigsberg noteres 9 Mark Rugbasis/Oljekager Danmark, Sydsverrig, og til Gefle og Norrkøping Benmel 4¹/₂ Mark, fremdeles til Østkyst England 1/6. Engl. Kanal 1/9 Hvedebasis.

ab Danzig er det meget flovt, der noteres 8 Pf. pr. Kbfd. Sleepers til Kjøge samt til Petersborg 1,25 Pf. pr. F. Sild.

ab Stolpmünde, Rügenwalde og Colberg ligger det for Tiden ret roligt, der udbydes enkelte Ladninger Havre og Rug derfra til 4 resp. 3 Mark, hvortil der ogsaa sluttet.

ab Stettin er det som sædvanlig paa denn Aars-tid meget flovt, og flere Skibe skal være gaaet i Ballast derfra, saaledes til Bornholm; der noteres iøvrigt flere Ladninger Cement til forskellige finske Pladser 70 à 75 Pf., samt Sand til Petersborg 5 Mark.

ab Rostock, hvorfra Skibe ogsaa er gaaet ledig, saa vel som fra Wismar, er det som paa de øvrige tyske Pladser meget mat.

ab Lübeck noteres Salt til Aalborg 3¹/₂ Mark, Brahestad, Petersborg 4¹/₂ Mark, Riga 3¹/₂ Mark.

ab Kjøbenhavn blev sluttet et Par Skibe for Bomuldsfrøkager til Svendborg 14 Øre, Odense 16 Øre; et enkelt Skib opnaaede for Klid til Stettin 7 Mark, men ellers gik flere Skibe over til de svenske Sundhavne, hvor Tørnen ikke var saa lang, der blev sluttet til Kiel, Flensborg 3¹/₂ Mark, Kønigsberg, Hamburg 4 Mark.

ab Halmstad noteres fra Kysten Skærver til Pillau 4¹/₂ Mark og Gadesten til Stettin 4¹/₄ Mark.

Til Dirigent valgtes Overretssagfører L. Zeuthen. For manden, Admiral Richelieu, stillede Forslag om at forand Lovenes § 32 Punkt 1 derhen, at der til Aktionærerne ikke maa udbetales over 4 pCt. af Aktiekapitalen i Udbytte.

Formanden motiverede det stillede Forslag ved Høring til et i Skrivelse fra Indenrigsministeriet af 25. April d. A. stillet Forlangende om en Lovændring som foreslaas som Betingelse for Udbetalingen af det til Selskabet p Finansloven for indeværende Finansaar bevilgede Belø 50,000 Kr.

Forslaget vedtoges enstemmigt uden Diskussion.

Fra Sø og Land.

Et nyt Aktieselskab paatænker, i Følge „København“, indeværende Sommer at etablere daglig Dampskibsforbindel for Passagerer og Fragt mellem Kjøbenhavn og Kjøge.

Danmarks ældste Lods. I Følge „Svendborg Amt tidende“ kunde Lods C. Clausen i Marstal den 17. i fejre det meget sjældne Jubilæum som Lods i 55 Aar. J bilaren, der er født i Marstal den 12. Februar 1827, er Danmarks ældste Lods og trods sine 80 Aar ualmindelig aand og legemsfrisk.

Lods Clausen, der er Lodsformand for Ærø, nedstam mer fra en gammel Lodsslægt, da haade hans Fader Bedstefader var i Lodseembedet før ham.

Hjørring, 12. Juni. (Ritz. Bur.). Da Dampskibet „Da af Kjøbenhavn den 6. ds. befandt sig i Nordøen paa Rej fra Leith, faldt Letmatros Osvald Sørensen af Skag overbord og druknede.

Mæglerfuldmægtig E. von Mehren har faaet kgl. Sta fæstelse paa sin Udnævnelse som Skibsmægler i Koldir Den ny Mægler har i c. 30 Aar virket som Mæglerfuldmægt samme Sted.

Ugens Havarier.

Strath Nevis, Dpsk. af Glasgow, kom, paa Rejsen i New Orleans til Aarhus med Oljekager, paa Grund p Sletterhage. Svitzers, der assisterede Skibet flot, indbrag det til Bestemmelsesstedet, Aarhus.

Sirius, Dpsk. af Stavanger, er, paa Rejsen fra Hje stedet til St. Petersborg, indkommet hertil Kjøbenhavn m Maskinskade; maa reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Marselisborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Østerø udfor Gjedser været i Kollision med en finsk Skonnert; beg Skibe kunde efter Kollisionen fortsætte Rejsen. „Marsel borg“ var bestemt til Lübeck.

Marie, Dampfærge, oversejlede under sin Fart melle Masnedø og Orøhoved en Galease „Jenny“ af Linuköpin „Jenny“, der var paa Hjemrejsen i Ballast, fik Forstavt kuust, saa at Dampfærgeren maatte indbugser den til Or hoved. Færgeren tog ingen Skade.

Alpha, Dpsk. af Aabenraa, er kommet paa Grund p Skagens Rev; nærmere ubekendt.

Generalforsamlinger.

Aktieselskabet „Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befal lingsmænd“

afholdt, i Følge „Ritz. Bur.“, den 12. ds. ekstraordinær Gene ralforsamling paa Aktieselskabets Kontor.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet „Emanuel“, bygget af Helsingø Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Akties

skibet Emanuel, korresponderende Reder Hr. H. C. Christensen, Marstal, foretoges den 14. ds. officiel Prøvetur indet, der i enhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kulrbrug angaar, forløb til den om Bord værende Reders lde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til ureau Veritas højeste Klasse „special survey“, er 225' langt i Hoveddækket, 34' 9" bredt og 14' 1 1/2" dybt i ummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med verflade Kondensation.

Solgt Vrag. Nakskov, 14. Juni. (Ritz. Bur.) Ved en i Eftermiddag afholdte Auktion over Vraget af den ved ejre strandede Damper „Aalborg“, tilhørende D. F. D. S., ev et frederikshavnsk Bjergningsselskab, repræsenteret ved r. Thagaard, Frederikshavn, højest bydende med 3,600 Kr.

og Omkostninger, for hvilken Sum Skib og Ladning blev ham tilslaaet. En Del Inventar, som var bleven fisket op, solgtes for ialt 450 Kr.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,

ØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

KIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
t til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

B. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 18. Juni).
dolph Andersen, Schubert, ank. til Königsberg 10. ds.
a Antwerpen. — Alexandra, Rabe, ank. til Boston 9. ds.
a Kristiania. — Algarve, Borries, ank. hertil 18. ds. fra
indsvall. — Anglo Dane, Wiencke, pass. Holtenau 17. ds.
r Rouen. — A. N. Hansen, Paaske, dokker her. — Ant-
erpen, Madsen, ankom til Antwerpen 16. ds. herfra. —
rkansas, Petersen, ankom til Filadelfia 8. ds. herfra. —
rno, Strubberg, ank. hertil 18 ds. fra Luleå. — Axelhue,
øberg, ank. til Riga 16. ds. herfra. — Baron Stjernblad,
lauson Kaas, ankom hertil 16. ds. fra Königsberg — Beira,
unge, ankom til Barcelona 17. ds. fra Aguilas. — Chr.
roberg, Nielsen, ankom til Petersborg 14. ds. fra Riga.
Christian IX, Holm, ank. til London 16. ds. herfra. —
F. Tietgen, Thomsen, afg. fra New York 13. ds. til Kri-
ianssand. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, pass. Skagen 18. ds.
ertil. — Douro, Mortensen, ankom til Oporto 15. ds. fra
ørkeping. — Florida, Andersen, afg. fra Filadelfia 11. ds.
l Kristiania. — Frederik, Thomsen, ank. til Rotterdam
l. ds. fra Petersborg. — Garonne, Kromann, pass. Holte-
u 16. ds. til Bordeaux. — Georgius I, Sørensen, afgik
a Lissabon 13. ds. til Antwerpen. — Hengest, Harder,
g. fra Hull 16. ds. til Bordeaux. — Hellig Olav, Holst,
g. fra Kristianssand 15. ds. til New York. — Hjelm, Sø-
nsen, afg. fra Norrkeping 16. ds. hertil. — J. C. Jacobsen,
etersen, ank. til Riga 16. ds. herfra. — Jolantha, Simonsen,
okom til Riga 15. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ankom
l Antwerpen 13. ds. fra Riga. — Kentucky, Andresen,
gik herfra 5. ds. til Filadelfia. — Kiew, Jørgensen, pass.
oltenau 18. ds. for Hull. — Kursk, Gommesen, ank. hertil
l. ds. fra Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ankom
l Tunis 17. ds. fra Havre. — Louise, Kruse, pass. Hanst-
dm 18. ds. hertil. — Louisiana, Ørsted, afgik fra New-
astle 31. Maj til Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthardt,
ss. Dartmouth 12. ds. for Boston. — Moskov, Meldahl,
kom til Königsberg 6. ds. fra Antwerpen. — Morse, Ja-
bsen, afg. fra Riga 17. ds. til Antwerpen. — Nordjylland,
ragh, ankom til Libau 12. ds. fra London. — Nicolaj II,
ssner, afgik fra Boston 5. ds. hertil. — Nishnij Novgo-
d, Nidersee, afgik fra Petersborg 17. ds. til Riga. — O. B.
uhr, Frisenette, ankom til Antwerpen 7. ds. fra Riga. —
msk, Jonsen, ank. til Libau 17. ds. herfra. — Oscar II,
empel, ankom til New York 11. ds. fra Kristianssand. —
erm, Christensen, afg. fra Havre 16. ds. hertil. — Pregel,
lsen, ankom til Hull 12. ds. fra Libau. — Texas, Hansen,
kom hertil 14. ds. fra New Orleans. — Thyra, Mikkelsen,
ss. Holtenau 17. ds. for Hull. — Tiber, Bøch, ankom til
ntwerpen 31. Maj fra Riga. — Valdemar, Johnsen, ankom
l Neapel 17. ds. fra Genua. — Vendsyssel, Jacobæus,
ss. Holtenau 16. ds. for Antwerpen. — Viking, Meyer,
ss. Brunsbüttel 18. ds. for Oporto. — United States,
ulff, ankom hertil 18. ds. fra Kristiania. — Riberhus,

Bønnelykke, afgik herfra 18. ds. til Riga. — Ceres, Gad,
ankom til Leith 18. ds. herfra. — Laura, Aasberg, ankom til
Reykjavik 16. ds. fra Kysten. — Tjaldur, Rothe, afgik fra
Leith 17. ds. hertil. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Thors-
havn 16. ds. til Island. — Esbjerg, Strufve, afgik herfra
16. ds. til Reykjavik.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, N. W. Schmidt, afgik fra
Uleåborg 12. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, afgik fra Stettin
19. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Repola 17. ds.
— Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Kemi 17. ds. — Vol-
m'er, N. P. Jørgensen, ankom til Tormo 12. ds. — Dan. Th.
H. Petersen, ank. til Haukipudas 19. ds. — Uffe, J. M. Pe-
tersen, ankom til Yxpila 8. ds. — Knud II, Meyer, afgik fra
Howden Dock 15. ds. — Danmark, Kraemer, afg. fra Uleå-
borg 17. ds. — Ragner, Holst, ankom til Haukipudas 19. ds.
— Skjold, Rise, afg. fra Blyth 15. ds. — Halfdan, Hansen,
ankom til Calais 18. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, ankom til
Kronstadt 18. ds. — Svend II, C. W. Jensen, afg. fra Blyth
12. ds. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Tormo 13. ds.
— Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Montrose 18. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. fra Cardiff 12. ds. — Vagn,
Mahncke, ankom til Kronstadt 18. ds. — Ulf, Drescher, afg.
fra Tynen 12. ds. — Leif, Huus, ankom til Rouen 8. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen,
ankom til Kronstadt 13. ds. — Michail Ontchoukoff, Har-
boe, ank. til Methil 16. ds. — Generalkonsul Pallisen,
Knudsen, ankom til Kronstadt 12. ds. — Wladimir Reitz,
Olsen, ank. til Haukipudas 3. ds. — Helmer Mørch, Thorsee,
ank. til Southport 12. ds. — Excellence Pleske, Christen-
sen, afgik fra Hull 12. ds. til St. Petersburg. — Pawel An-
drejef, Tannebek, afgik fra Blyth 14. ds. til Kronstadt. —
Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Penarth 14. ds.
— Johan Siem, Petersen, ankom til Swansea 17. ds. —
Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra St. Petersburg 17. ds.
til Antwerpen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra
Cardiff 8. ds. til Kronstadt.

Danmark. Ansgar, Madsen, ankom til Archangel 14. ds.
— I. N. Madvig, Hahn, ankom til Hull 14. ds. — Hamlet,
Reese, ankom til Pillau 5. ds. — Helge, Olsen, afgik fra
Kronstadt 15. ds. — Rolf, Olsen, afg. fra Finland 13. ds. —
Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Dunkerque 14. ds.

Helmdal. Helga, Olsen, ankom til Haraldsby 9. ds. —
Martha, Christensen, ankom til Stockholm 16. ds. — Elna,
Rathje, afg. fra Archangel 8. ds. — Thereso, Pedersen, afg.
fra Archangel 17. ds. — Simone, Møller, ankom til Gefle
16. ds. — Jeanne, Løffler, afgik fra Stettin 16. ds. — Vera,
Rise, afgik fra Stugsund 17. ds. — Anine, Leth, ankom til
Skefteå 17. ds. — Daisy, Vaaben Hansen, afg. til Sundsvall
18. ds.

Vesterrhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Riga 16. ds. til
Arbroath. — Nancy, Jessen, ankom til Aarhus 14. ds. —
Nautik, Nielsen, afgik fra Sundsvall 17. ds. til Cherbourg.
— Nordseen, Gram, afgik fra Raumo 18. ds. til London.

— Nexos, Basse, ankom til Esbjerg 16. ds. — Nora, Pedersen, ankom til Räsö 16. ds. — Cito, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 15. ds. til Frederikshavn. — Fylla, Christensen, ank. til Åbo 14. ds. — Gerda, Iversen, ank. til Borgå 9. ds. — Hebe, Nielsen, ankom til Piteå 14. ds. — Napoli, Brinch, ankom til Harnäs 15. ds. — Bodil, Larsen, ank. til Guernsey 13. ds. — Dagmar, Mathiasen, afgik fra Grimsby 9. ds. til Huelva. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Antwerpen 16. ds. — Alfa, Uldall, afgik fra Newcastle 14. ds. til Pernau.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til St. Petersborg 14. ds. — Ingrid, Winther, ankom til Lübeck 13. ds. — Karen, Eriksen, ankom til Hull 13. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Torneå 16. ds. til Manchester. — Alexy, Lorentzen, ank. til Hudiksvall 17. ds. — Dagny, Fischer, ankom til Ghent 5. ds. — Mary, Clausen, ankom til Memel 17. ds.

Uranla. Polarstjernen, Branth, afg. fra Blyth 13. ds. til Kronstadt. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Hull 13. ds. til Kronstadt. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Kaunissaari 13. ds. til Dordrecht. — Urania, Clausen, ankom til Hull 16. ds. — Svend, Petersen, afgik fra Methil 11. ds. til Antwerpen.

Nordøen. Nordland, Møller, afgik fra Methil 11. ds. til Kronstadt. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Dunston 17. ds. — England, Andersen, afgik fra Stolpe-münde 16. ds. — Holland, Poulsen, afgik fra Alloa 14. ds. til Königsberg. — Rusland, Madsen, afgik fra Boness 15. ds. til Aarhus.

Kjøbenhavn. Carl Høcksher, Starck, ankom til Archangel 17. ds. — Normannia, Eriksen, ankom til Methil 15. ds. — Livonia, Skov, ankom til Newcastle 16. ds.

Betersøen. Gratia, Mathiesen, ankom til Methil 13. ds.

Unlon. Frisia, Nielsen, afg. fra Riga 12. ds. til Ghent. — Gallia, Nielsen, ank. til Sunderland 13. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Sunderland 16. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Rotterdam 13. ds. — Kotonia, Rasmussen, ankom til Hudiksvall 11. ds.

Inga. Flandria, Sørensen, ankom til Rotterdam 16. ds. — Carbonia, Lindberg, ank. til Methil 18. ds. — Estonia, Winckler, ankom til St. Petersborg 18. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afgik fra Grimsby 16. ds. til Rosstock. — Selandia, Troensegaard, afgik fra Lovisa 12. ds. til Antwerpen. — Secalia, Jensen, ankom til Rotterdam 15. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Terneuzen 18. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra Kbhvn. 19. ds. til Tyne Dock. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kronstadt 17. ds. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 18. ds. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Hull 17. ds. — Jomsborg, Mathiesen, afgik fra Cork 17. ds. — Rosenborg, Schultz, ankom til Sunderland 14. ds. — Skanderborg, Albertsen, ank. til Frederikshavn 11. ds. — Støgelborg, Lund, ank. til Livorno 12. ds. — Stjerneborg, Lund, afgik fra Pomaron 12. ds. — Søborg, Fischer, ank. til Petersborg 13. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Stettin 14. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ankom til Hull 8. ds. — Klampenborg, Jensen, ankom til Calais 13. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. til Lübeck 15. ds. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Jacobstad 19. ds. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Stettin 15. ds. — Tuborg, Larsen, ank. til West Hartlepool 15. ds. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Spezzia 19. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Petersborg 11. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afgik fra Windau 12. ds. — Dansborg, Kühl, ank. til Stettin 17. ds. — Kallundborg, Nielsen, afgik fra Sunderland 18. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Riga 17. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ankom til Hull 12. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ankom til Grimsby 14. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Ghent 17. ds. — Peter Mærsk, Bergesen, ank. til Kronstadt 17. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Grangemouth 13. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Libau 14. ds. — Helene, Sørensen, afg. fra Methil 16. ds. til Kiel. — Agnete, Petersen, afgik fra Wismar 18. ds. til Kiel. — Hermia, Hansen, ank. til Kiel 18. ds. — Alice, Schultz, afg. fra Burntisland 15. ds. til Kiel. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Flensborg 15. ds. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Grangemouth 17. ds. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 15. ds. til Kiel.

Bstaslatlek Kompagni; Vestindisk Afdeling. St. Jan, Christensen, afg. fra Galveston 17. ds. — St. Thomas, Hansen,

ankom til Hamburg 19. ds. — St. Croix, Ingemann, ank. fra Habana 15. ds.

Ærø. Energi, Svane, ankom til Warnemünde 16. ds.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. til Terneuzen 18. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Portishead 18. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Wi-borg 17. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Brahestad 15. ds. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Cardiff 18. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Odense 16. ds. — N. F. Høffding, Møller, ankom til Kbhvn. 14. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til London 14. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Frederikshavn 16. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Pillau 16. ds. — Ajax, Brorsen, pass. Helsingør 18. ds. sydg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Haukipudas 15. ds. til Rouen. — London, Bom, ank. til Velzen 14. ds. — Paris, Tholander, ank. til Velzen 12. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Haukipudas 12. ds. til Rouen.

Merour. Berlin, Krogh, ankom til Rotterdam 12. ds. — Wieu, Brink, ank. til Haukipudas 4. ds. — Roma, v. Thun, afg. fra Kbhvn. 17. ds. til Windau.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til Kbhvn. 16. ds. — Clara, Magleby, afgik fra Räsö 11. ds. til Ghent. — Erik, Poulsen, ank. til Blyth 16. ds. — Axel, Christensen, afg. fra Fairwater 17. ds. til Yxpila. — Josey, Damm, ank. til Jacobstad 10. ds. — Hugo, Steen, ankom til Kronstadt 15. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Bremen 17. ds. til Grangemouth. — Absalon, Grau, ankom til London 17. ds. — Ulrik Holm, Bennelycke, afgik fra Bremen 16. ds. til Tyne Dock. — Wilh. Colding, Frederiksen, afg. fra Velzen 17. ds. til Hull. — Angantyr, Holm, ankom til Antwerpen 9. ds. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ankom til Fairwater 18. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Swinemüne 18. ds. — Veratyr, Villadsen, afg. fra Kiel 18. ds. til Gamla Karleby.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Ghent 18. ds. — Freja, Nielsen, ank. St. Petersborg 15. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. fra Kalmar 15. ds. til Bremen.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afgik fra Bremerhaven 18. ds. til Rønne. — Tor, Hårstedt, ankom til Königsberg 14. ds. — Roma, Larsson, ankom til Kbhvn. 15. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra Terneuzen 13. ds. til Newfairwater. — Tyskland, Danstrup, ankom til Boness 16. ds. — Frankrig, Friis, afgik fra Kiel 14. ds. til St. Petersborg. — Belgien afg. fra Kiel 17. ds.

Internationalt Dampskibe og Bjærgnings Co. Lady Furness, Clausen, ankom til Lübeck 14. ds. — Annette Furness, ankom til Malmø 16. ds.

Dampskibsselskabet Ocean A/S. Norman, Rosbæk, ank. til Pillau 16. ds. — Allan, Nielsen, ank. til Aarhus 15. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, ankom til Thisted 14. ds. — Yrsa, Pedersen, ankom til St. Johns 14. ds. — Inga, Pedersen, afgik fra Cadiz 13. ds. til Carbonear.

Rønne. Ane Cathrine, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 11. ds. — Herman Olsen, Knudsen, ankom til Flensborg 13. ds. — Enigheden, Trandberg, ank. til Flensborg 12. ds. — Ellu, Folkmann, ankom til Scarborough 12. ds. — Hermod, Grønvald, ankom til Rødsborg 14. ds. — Argus, Holm, ankom til Holtenau 15. ds. — Clara Marie, Plum, ankom til Kjøbenhavn 15. ds. — John Hintze, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 17. ds. — Nestved, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 17. ds. — Kastor, Clausen, ankom til Kjøbenhavn 17. ds. — Veset, Kofoed, ankom til Porsgrund 17. ds.

Svendborg. Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Kolding 10. ds. — Fylla, Rasmussen, ankom til Gl. Karleby 10. ds. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Stettin 10. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Dunkerque 10. ds. — Hansine, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 10. ds. — Capella, Hansen, ankom til Middlesborough 11. ds. — Lyø, Jensen, ankom til Höganäs 13. ds. — Haabet, Andreassen, ankom paa Kjøbenhavns Red 13. ds. — Aktiv, Mouritzen, ank. paa Kjøbenhavns Red 13. ds. — J. M. Nielsen, Olsen, ankom til Treguere 14. ds. — Severine, Hansen, ankom til Travemünde 13. ds. — Hertha, Hansen, ankom til Kø-nigsberg 15. ds. — Leif, Andersen, ankom til Fjordhamp 14. ds. — Christine, Gunnesen, ankom til Stockholm 15. ds. — Maagen, Jensen, ank. til Exeter 17. ds. — Agnes, Andreassen, ankom til Riga 17. ds. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Newhaven 17. ds. — Noah, Poulsen, ankom til Par 16. ds. — Dannebrog, ankom til Pillau 16. ds. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ankom til Selvsborg 17. ds.

Ærø. Yrsa, Albertsen, ankom til Bayroberts 10. ds. — Valborg, Johansen, ankom til Kiucardine 10. ds. — Smart

Christensen, ankom til Kalmar 11. ds. — Spica. Boye, ank. til Haderslev 11. ds. — Alta, Albertsen, ankom til Emden 10. ds. — Skjold, Nielsen, ankom paa Kjøbenhavns Red 11. ds. — Mindet, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 11. ds. — Elise, Petersen, ankom til Swinemünde 12. ds. — Freya, Pedersen, ankom til Faaborg 12. ds. — Hebe, Clausen, afg. fra Cadiz 6. ds. til Bay Roberts. — Chr. H. Raasmussen, Rasmussen, ankom til Twillingate 11. ds. — Sejerskransen, Schmidt, ankom paa Kjøbenhavns Red 10. ds. — Alf, Rasmussen, ankom til Kilrush 12. ds. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom til Holtenau 12. ds. — Immanuel, Bager, ankom til Sarabster 12. ds. — Bien, Petersen, ankom til Aalborg 13. ds. — Familiens Haab, Weber, ankom til Kjøbenhavn 15. ds. — Bertha Marie, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 14. ds. — Marie, Kromann, ankom til Kjøbenhavn 14. ds. — Ærø, Christensen, ankom til Indsejlingen ved Carnarvon 14. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ankom til Pillau 17. ds. — Mars, Stegmann, ankom til Hasle 16. ds. — Henry, Bager, ankom til Rønne 16. ds. — Venus, Jensen, ankom til Cadiz 16. ds. — Alma Marie, Andersen, ankom til Anstruther 17. ds. — Pampa, Svendsen, ankom til Drammen 15. ds. — Emilie, Friis, ankom til Drøbak 15. ds. — Svip, Jensen, ankom til Pillau 15. ds. — Svalen, Rosenbeck, ankom til Nystad 15. ds. — Willi, Knudsen, ankom til Rixton Nb 16. ds. — Apollo, Albertsen, ankom til Gøteborg 16. ds. — M. Hay, Petersen, ankom til Gefle 17. ds. — Diana, Hansen, er antagelig afgaaet fra St. Louis 6. ds. til St. Johns. — Mette, Andersen, ankom til Dysart 17. ds. — Noah, Christensen, ankom til Leith 17. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Store-Bælt. Korsør. Den 1ste August 1907 forandres begge Korsør hvide, faste Ledefyr til at vise rødt, fast Lys. Lysevnen formindskes til 14 Kml. I øvrigt bliver Fyrene uforandrede.

Hov. Den 17de Juni 1907 er Hov Fyr slukket, og det midlertidige hvide, faste Fyr tændt.

Taars. I Farvandet ved Taars findes i 9 à 10 Fod Vand Sten, der rager et Par Fod op over Bunden. De yderste ligger 980 Alen S. 73 $\frac{1}{4}$ ° V. fra Taars Vinkelfyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. I Følge Telegram fra Luleå Lodskaptajn er Fyrskibet „Norströmsgrund“ atter udlagt paa Station den 15de Juni 1907.

Rusland. Riga Bugt. Düna. Bolderaa. Bolderaa blaa, faste Fyr, ved Indløbet til Dünamünde Havn, er slukket. 57° 3' N. Br. 24° 2 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 6te Juni 1907. 53° 51' N. Br. 5° 12' Ø. Lgd., c. 27 Kml. N. 26° Ø. fra Fyrskibet „Terschellingbank“. Mast over Vandet, fast i et Vrag.

Nordsøen. Vraget af norsk Skonnert „Ida“ er indslæbt. **Tyskland. Eider, Tønning.** I Sommeren 1907 ombyttes den graa Tønde paa Tønning Red med en Spirtønde med Ballon. 54° 18' 38" N. Br. 8° 56' 51" Ø. Lgd.

Elben. Fyrskibet „Elbe III“ er atter udlagt paa Station og Reservetyrskibet inddraget.

Jade. I August 1907 afholdes Skydeøvelser i Jade. Pladsen begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 16, mod S. gennem 18 og Linjen Pumpestationen—Tønde 23. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort Heppens, Linke Flügel Batteri eller Rüstersiell, og Pladsen er da spærret for al Sejluds. Minekraner ligger ude som Politifartøjer. Anvisninger skal ubetinget følges.

Minsener Farvand. Da H-Plate har forandret sig, er Afmærkningen i Minsener Farvand forandret saaledes: En sort Spidstønde 4/5 er udlagt paa 53° 49' 19" N. Br. 7° 59' 42" Ø. Lgd. Lystønde 5 er flyttet til 53° 48' 58" N. Br. 8° 1' 38" Ø. Lgd. Sort Spidstønde 6 er flyttet 53° 48' 30" N. Br. 8° 2' 38" Ø. Lgd. Sort Spidstønde 7 er flyttet til 53° 48' 5" N. Br. 8° 3' 35" Ø. Lgd. Rød Spirtønde G er flyttet til 53° 48' 19" N. Br. 8° 2' 19" Ø. Lgd. Rød Spirtønde H er flyttet til 53° 47' 25" N. Br. 8° 3' 57" Ø. Lgd.

Schillighörn. Det forandrede Schillighörn lave Fyr er nu tændt til Forsøg. Det viser hvidt To-Lyn fra S. 51° Ø. til S. 45° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 45° Ø. til S. 42° Ø., hvidt Et-Lyn fra S. 42° Ø. til S. 36° Ø. 53° 42' 21" N. Br. 8° 1' 43" Ø. Lgd.

Voslapp. Paa Voslapp Fyrtaarn er Fyret nu tændt til Forsøg. Det viser hvidt Tre-Lyn fra N. 18° V. til N. 16° V., hvidt, fast Lys fra N. 16° V. til N. 12° V., hvidt Fire-Lyn fra N. 12° V. til N. 8 $\frac{1}{2}$ ° V., hvidt, fast Lys fra N. 8 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N. til N. 52° Ø., rødt, fast Lys fra N. 52° Ø. gennem Ø. til S. 56° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 56° Ø. til S. 22° Ø. 53° 36' 20" N. Br. 8° 7' 14" Ø. Lgd.

Holland. Friesche Zeegeat. I Plaatgat og Farvandet ind efter har Spidstønderne nu Nr. 1 til 14, Nr. 16 og Nr. 0 med Kors, den rød og sort vandret sribede Kugletønde med Diamant, Dokkumerdiep, har Nr. 15, Stumpstønderne har Nr. 1 til 19. Stumpstønde Nr. 17 er flyttet og ligger i 10 Fod Vand. 53° 23' 46" N. Br. 6° 11' 4" Ø. Lgd. Stumpstønderne Nr. 18 og 19 har igen faaet Nr. 19 og 20. En Stumpstønde Nr. 18 er udlagt i 7 Fod Vand. 53° 23' 22" N. Br. 6° 10' 34" Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 1 og Nr. 2 (Oort) i Oort har begge Ballon.

Eierland. Eierland hvide Blinkfyr er nu slukket og det midlertidige, hvide Gruppe-Lynfyr tændt.

Texelstroom. Under Texel Kyst er udlagt to spidse og to stumpe rød og sort tærnede Tønder til Afmærkning af Sømineøvelsespladsen. Spidstønderne ligger paa 53° 0' 2" N. Br. 4° 47' 54" Ø. Lgd. og 53° 0' 14" N. Br. 4° 48' 22" Ø. Lgd. og Stumpstønderne paa 53° 0' 5" N. Br. 4° 48' 39" Ø. Lgd. og 53° 0' 20" N. Br. 4° 48' 12" Ø. Lgd.

Hoek van Holland. Den 2den og 3dje Juli 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland. Der skydes mellem V. t. N. og et rødt Flag paa Zuiddam i indtil 14,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Vlaasingen. Den 1ste Juli 1907 forandres det grønne, røde og hvide, faste Fyr paa Noordzee Boulevard til Forsøg til et grønt, rødt og hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 2 S., Mærke 2 S. Naar dette Fyr ikke brænder, vises det gamle Fyr. 51° 26' N. Br. 3° 34' Ø. Lgd.

Wester- og Ooster Schelde. Hansweerd og Wemeldinge. Ved Hansweerd er paa Hovedet af Halvtids Dæmningen tændt et fast Fyr, der viser grønt Lys over Floden, rødt Lys over Havnen. Fyrbaake med Cylinder. Flammens Højde: 18 Fod. Det er forbudt at gaa mellem dette Fyr og Fyret paa Yderenden af den høje Ø-lige Havnedæmning. 51° 26' N. Br. 4° 0' Ø. Lgd.

Ved Wemeldinge et grønt, fast Fyr paa Hovedet af den Ø-lige Havnedæmning, Flammens Højde: 19 Fod. Fyrmast. 51° 31' N. Br. 4° 0' Ø. Lgd.

Fyrskibet „Noord-Hinder“ ombyttes omtrent den 14de Juni 1907 med et Reservetyrskib. Taagesignal gives hver 2 M. med To-Slag paa Klokke, straks efterfulgt af Kimen i 5 S. Reservetyrskibet giver Undervands Taagesignal, hver 6 S. to Slag med atvekslende 2 S. og 4 S. Pause mellem Slagene, men Signalet er upaalideligt. 51° 35' N. Br. 2° 36' Ø. Lgd.

England. Harwich Harbour. I Harwich Harbour foretages Opmaaling. Fartøjet viser rødt Flag eller 3 hvide, faste Fyr lodret for hinanden og ringer i Taage paa Klokke. Pladsen er afmærket med fire Tønder, og skal passeres langsomt og i mindst $\frac{3}{4}$ Kbl. Afstand fra Fartøjet og Tønderne. 51° 56' N. Br. 1° 17' Ø. Lgd.

Humber. Et Vrag ligger sunket i 6 Fv. Vand i Humber i Killingholme Ledefyrlinie, 6, Kbl. N. 86° V. fra Fyrskibet „Middle“. Et Vragtyrskib er udlagt ved Vraget. 53° 36' N. Br. 0° 2' V. Lgd.

Skotland. Buchan Ness. I Sommeren 1907 males Buchan Ness Fyrtaarn hvidt med en rød, vandret Stribe. 57° 28' N. Br. 1° 46' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Portland Harbour. Paa Rundingen af Ø-Molen paa S.-Siden af Portland Harbour gives nu Tidsignal. En Kugle hejses halvt op Kl. 0 T. 55 M. 0 S., helt op Kl. 0 T. 58 M. 0 S. og falder Kl. 1 T. 0 M. 0 S. Em. Greenwich Middeltid. Svarende til 0 T. 50 M. 17 S. Em. lokal Middeltid. Mislykkes Signalet, hejses Kuglen igen og falder Kl. 1 T. 5 M. 0 S. Em. Greenwich Middeltid. Mislykkes Signalet helt, fires Kuglen langsomt ned. 50° 33' 54" N. Br. 2° 25' 48" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. En Spirtønde 1 D er udlagt ved N.-Enden af Dix Island, fra Shag Rock Baake i N. 24 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Perkins Island Fyr i S. 15 $\frac{1}{2}$ ° V.

New Jersey. Sandy Hook. North Hook. I Fyret paa North Hook Baake er den røde Vinkel borttaget. Fyret viser nu

hvidt, fast Lys Horisonten rundt. 40° 28' 19" N. Br. 74° 0' 26" V. Lgd.

Virginia. James River. Back River Spirtønde Nr. 8 er flyttet $\frac{3}{4}$ Kml. N. 74 $\frac{1}{2}$ ° V. hen i 15 Fod Vand, fra Dillard's Værfts Yderende i N. 72° Ø. og fra Church Point Fyr i N. 66° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Port Inglis. Withlacoochee. En lille 19 Fods Grund er fundet $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 11° V. fra Withlacoochee Entrance Tønde ved Indløbet til Port Inglis Ankerplads.

Pensacola Bay. I Pensacola Bay er følgende Tønder inddraget: Caucus Shoal Lump Stumptønde Nr. 1, East Bank Spidstønde Nr. 2, Inner Bar lodret sribede Stumptønde, Caucus Shoal Stumptønde Nr. 3 og Middle Ground Southeast End Spidstønde Nr. 4.

Følgende Tønder er udlagt: Middle Ground Shoal South End Spidstønde Nr. 2, fra Navy Yard Skorsten i S. 27 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra Pensacola Fyr i S. 10° Ø. Middle Ground Shoal Middle Spidstønde Nr. 4 lige over for Lower Middle Ground Shoal N.-Ende, fra Navy Yard Skorsten i S. 39 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra Pensacola Fyr i S. 5 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Mississippi. Horn Island Pass. I Horn Island Pass er Gap Tønde Nr. 5 A permanent inddraget.

Porto Rico N.-Kyst. En lille 18 Fods Klippegrund ligger NØ. for Point Maquillo paa 18° 26' 24" N. Br. 65° 45' 33" V. Lgd. I $\frac{1}{2}$ Kml. Omkreds findes Klipper med 5 & 6 Fv. Vand i 9 & 15 Fv. Vand.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. River Para. Atalaia Point N. Damperen „Bernard“ har stødt $\frac{5}{16}$ Kml. N. 9° V. for Atalaia Point Fyr. 0° 30' S. Br. 47° 22' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Golf von Triest. Bucht Grignano og Pynt Villisan. I Bucht Grignano er Tønden flyttet og ligger nu tæt ved Yderenden af Anlægsbroen i 19 Fod Vand. 45° 42' N. Br. 13° 42' Ø. Lgd. I Bai von Capodistria er i 13 Fod Vand udlagt en Tønde ud for Pynt Villisan. 45° 32' N. Br. 13° 40' Ø. Lgd.

INDHOLD:

Navigationsvæsnets Ordning. — Kjøbenhavn, den 20. Juni 1907. — Opgørelse af Fragtnes Erstatningspligt under Maanedsfragt. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424.

Bredgade 36

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Juni 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	94 $\frac{3}{4}$ —95 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$
Danmark.....		71	72 $\frac{1}{8}$
Norden.....		95	97
Kjøbenhavn.....		71	72
Carl.....		90	92
Dannebrog.....	88— $\frac{1}{4}$	87 $\frac{3}{4}$	88 $\frac{3}{4}$
Skjold.....		69 $\frac{3}{4}$	71 $\frac{3}{4}$
Urania.....	56— $\frac{3}{4}$	56	56 $\frac{3}{4}$
Union.....		76	77
Dampsk. af 1896.....		87	88
Hejmdal.....		103	106
Østasiatiske.....	135— $\frac{1}{4}$	135	135 $\frac{1}{4}$
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		30	31
Gorm.....		—	—
Torm.....		69	74
Inga.....		72 $\frac{1}{2}$	74
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		26	40
Foren. Bugser-Selsk.....		60	68
Dansk-russisk Dampsk.....	90 $\frac{1}{2}$ —91	90 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk-Selsk.....		93	101
5 % Østasias. Komp.....	100	99 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.....	96	95 $\frac{1}{4}$	96
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....	84	83 $\frac{1}{4}$	84
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.....		88	90
4 % — — — 2. Serie..		92 $\frac{1}{2}$	93
4 % — — — 1. — ..		96	98
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6. — ..	87 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{4}$	87 $\frac{3}{4}$
4 % — — — 7. — ..		92 $\frac{3}{4}$	93 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3. — ..	92	91 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{4}$
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	93	93	93 $\frac{1}{4}$
Aktier.			
Nationalbank.....	147	147	147 $\frac{1}{4}$
Privatbank.....	120 $\frac{3}{4}$	120 $\frac{1}{2}$	121
Landmandsbank.....	129 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	129 $\frac{1}{4}$	129 $\frac{1}{2}$
Handelsbank.....	134— $\frac{1}{4}$	133 $\frac{3}{4}$	134
Grundejerbank.....	112— $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ —113	113	113 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain.....	93— $\frac{1}{4}$	93	93 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnek.....		97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{3}{4}$
Sukkerfabr.....	170—169 $\frac{3}{4}$	170 $\frac{3}{4}$	171
Bryggeri Aktier.....	143 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	143 $\frac{1}{2}$	144

Vekselkurser d. 18. Juni 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	151.95	—
Wien.....	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Juni 1907.

Russiske Noter.....	214.20
4 % Russiske Consols.....	72.80
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit.....	67.00
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	100.40
4 % — — — 1890.....	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 72,000, „Ny foren. Dampsk.“ 44,000, „Norden“ 14,000, „Danmark“ 6,000, „Kbhvn.“ 16,000, „Skjold“ 4,000, „Dannebrog“ 38,000, „Urania“ 20,000, „Inga“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Østas. Komp.“ 238,000, „Carl“ 8,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 20,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Lødefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>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.</p>	<p>Skibeafgift pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½, & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Løseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads 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.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. 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 besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løftevægt. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 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 Maa-ned 8 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 tilhagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 8 Maa-neder efter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 85 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med 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-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugeerdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Spediter-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 160 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lode benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R. Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhuss 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.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige . Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforeyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ¼, Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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 & 8½, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For h. er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Thomas Møller
Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manilla og Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 122

Knutzen & Montgomery.

Indehavere:
M. Jacobsen. K. Roth.
Dansk Skibshandel.
Sunderland.
Seaham Harbour.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 887.

Berg & Larsen, Nyhavn 63. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel behørende Beel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers Skibeprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Bilkkenalager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasses Huse.

Varerne bringes overalt. Telf. 25.064.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5698. Telef. 5698.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship-Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppot“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Bostrøm

Hangö, Finland
etabl. 1874.

Dampskibsexpedition og

Speditionsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

New Steamers for sale.

540/560 tons D. W. on 12'—0"
draft, delivery 5/6 weeks.

720/730 tons D. W. on 12'—9"
draft, delivery 7 weeks.

310/320 tons D. W. on 10'—1 1/2"
draft, delivery 7/8 weeks.

William Walker

Shipbuilder.

Maryport, England.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
sa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.
Kjøbenhavn K.

Paa Søkort-Arkivet

er udkommet:

Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. Sluttet den 1ste Maj 1907. Pris: Kr. 0,50.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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



Emallien
paalægges varm — 1/16' tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibe, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igang sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26 Blankesteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstøer Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Juni 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'.
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1718. Maskinfabr. H 1631. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ-
lads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1320.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

I. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

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

Specialtater: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkærspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —

Central 6890

Str. 173

216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumpe

Patent Farver til Skibsbrug

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagn

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i

flere Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.

Træffes 12—2, 8—11 Aften, Søndag 10—11.

Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisou

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen

Telefon 2262.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilb
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens:

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201

Navigationsvæsnets Ordning.

(Fortsættelse af Kommissionsflertallets Betænkning).

Bestemmelserne i den nugældende Lov om Styrmandsksamens, om den Fart, der udkræves for at kunne stedes til Styrmandseksamen, er efter Kommissionsflertallets Mening kun lidet hensigtsmæssige. Som bekendt skal en Sømand for at kunne indstille sig til Styrmandseksamens 1ste Del have faret til Søs i mindst 3 Aar efter sit 14de Aar eller mindst 2 Aar efter sit 17de Aar, medens Adgangen til at tage 2den Afdeling er betinget af, at 1ste Del er bestaaet.

Erfaringen viser, at Eksamen oftest tages kort efter, at den nævnte lovbestemte Sejlads er opnaaet, men da der for at blive Styrmand udkræves en Fart af mindst 3 Aar, bliver Følgen den, at der i et stort Antal Tilfælde tænger uforholdsmæssig lang Tid fra det Tidspunkt, da Eksamen aflægges, og til det Øjeblik, da der kan være Tale om at opnaa Styrmandsstilling. Flertallet vil derfor anse det for passende, at en Sømand forinden Styrmandseksamen efter sit fyldte 15de Aar skal have faret til Søs i 4 Aar, hvoraf mindst 2 Aar i Sejlskib, samt at han efter Styrmandseksamen farer mindst 2 Aar som Styrmand, inden han indstiller sig til Skibsførereksamens 1ste Afdeling. Derimod vil sidstnævnte Eksamens 2den Afdeling kunne tages umiddelbart efter den 1ste.

I Fordringerne til Sætteskipperprøven foreslaas ingen Forandringer af Betydning. Derimod bør ogsaa denne Prøve først kunne tages henimod det Tidspunkt, da Vedkommende har tilstrækkelig Søfart til at blive Sætteskipper. Flertallet foreslaar, at han efter sit 15de Aar skal have faret til Søs i 4 Aar og deraf mindst 2 Aar i Sejlskibe, hvoraf atter mindst 1 Aar som Matros. Denne Bestemmelse skulde dog ikke omfatte Lystsejlere.

Fiskeskipperprøven foreslaas skærpet. En Fører maa saaledes kunne afgive en skriftlig Rapport, han bør kende noget mere til Kompasset og dets Deviation, til Høj- og Lavvande og til Breddebestemmelse om Vatten. Endvidere bør indføres Kendskab til Skibsdagvogens Førelse, til det internationale Signalsystem og til Grundbegreberne for Sygepleje. Adgang til Eksamen bør ligesom for Sætteskippernes Vedkommende betinges af 4 Aars Søfart efter det 15de Aar. Bevis som Fiskeskipper foreslaas at give Ret til at fare som 1ste eller neste Styrmand i Sejlskibe af ikke over 150 Tons paa Nord- og Østersøen og — efter 2 Aars Forløb som saadan — Ret til at føre de samme Skibe i den samme Fart.

Paa Grund af de større Fordringer, der bør stilles til Skibsførere i oversøisk Fart fremfor i evropæisk Fart, foreslaas Søneringslovens Fartgrænser ændret til følgende: Indskrænket Fart, Kortfart og Langfart.

Ved indskrænket Fart forstaas Farten Øst for Linjen Lindesnæs—Texel og Vest for Linjen Kalmar—Lügenwalde samt den Sejlads, der for Færøernes Vedkommende foregaar i Sigte af Øerne.

Ved Kortfart forstaas Farten paa alle evropæiske Havne og paa de ikke-evropæiske Havne ved Middelhavet og det sorte Hav.

Ved Langfart forstaas al Fart udenfor de to førstnævnte.

Undervisningen. Loven af 30. Marts 1892 bragte ikke den af 1886-Kommissionen saa varmt anbefalede Statskole, men bibeholdt det tidligere System af Privatskoler — den væsentligste Forandring blev, at disse fik et forøget Statstilskud.

Spørges der nu — hedder det i Flertalsbetænkningen — om det ved hin Lov indførte Undervisningssystem rembyder gode Garantier for, at Eleverne grundig kan

tilegne sig det forlangte Pensum, maa vi for vort Vedkommende besvare dette med et bestemt Nej. De unge Sømænd, som har det prisværdige Ønske at blive Styrmand, maa selv af deres ringe Hyre samspare det fornødne til Opholdet ved Skolen. Deres Midler er smaa, og de maa derfor se sig om efter den Skole, som har Ord for hurtigst at fuldende Forberedelsen. Skolerne, som tillige paa Grund af Bestemmelserne for Statstilskudets Fordeling — der intet Hensyn tager til den Karakter, Eleverne opnaar — er interesserede i at sende det størst mulige Antal af dem til Eksamen, bliver derved opfordret til at forcere Undervisningen ulydover de passende Grænser, og Resultatet bliver let en utilbørlig Eksamensdressur. Samtidig maa der herved opstaa et mindre heldigt Forhold mellem Skolerne og deres Elever, idet de første saa at sige kommer i Afhængighedsforhold til de sidste. De Goder, der i vore Dage bydes den opvoksende Ungdom paa Landjorden gennem Aftenskoler, tekniske Skoler og lignende Institutioner, som med rund Haand støttes af Samfundet, eksisterer ikke for de unge Søfolk, og blandt andet af denne Grund bliver disses Arbejde ved Skolen besværligt. Tilmed foregaar Elevens Indtræden paa Skolen ikke til bestemte Tider, men paa den Dag, da det er ham belejligt, og Skolen maa da indsætte ham paa et Kursus med hans nærmest ligestillede i Kundskaber og samtidig søge at hjælpe ham personligt til at dække de Mangler, den kan finde hos ham.

Men er Arbejdet saaledes trangt for Eleven, bliver Skolens Opgave ikke mindre besværlig. Naar man erindrer, at der afholdes 3 Eksaminer om Aaret ved hver Skole, og at Fordringerne til disse er ret betydelige, forstaar man knap, at Lærere — uden at sløves — kan bibringe Pensumet til Elever, der ofte begynder med svage Forudsætninger, og som ikke en Gang alle tager fat paa Arbejdet til samme Tid.

Skolerne har tillige stor Vanskelighed ved at opnaa de fornødne Eksistensmidler. Foreningen til Søfartens Fremme, der ejer Kjøbenhavns Navigations-skole, maa saaledes af egne Midler anvende c. 4000 Kr. aarligt for at holde Skolen i Gang. Flere af Provins-skolerne er ogsaa støttet af vedkommende Kommune. Med deres utilstrækkelige Indkomster er det desuden Skolerne besværligt at holde et passende Lærersonale.

Naar Eleven har erholdt Modenhedsbevis fra den Skole, der har forberedt ham, møder han for Eksamens-kommissionen. Eksamen er stillet ret lempeligt for Eleven. I Stedet for den vanskeligere skriftlige Eksamen, som er anvendt i Navigation, Dansk og Engelsk, findes kun mundtlig Prøve i de øvrige Fag, og Overbøringen foretages her af Skolens Lærer, som ikke deltager i Bedømmelsen. Denne Lærer, som intet Ansvar har for Karakterbestemmelsen, og som er Skolens Repræsentant, maa selvfølgelig være interesseret i at fremstille sin Elev i et saa gunstigt Lys som vel muligt. Da han kender hans Fortrin og Mangler, vil han ved Eksaminationen kunne fremhæve de første og dække over de sidste indenfor ret vide Grænser og derved fremstille Eleven i et for gunstigt Lys. Med en skarp Kontrol vilde dette være vanskeligere; men der synes overhovedet at være en Tilbøjelighed hos Eksamens-kommissionen til at anlægge en vel mild Maalestok ved Bedømmelsen, hvad der resulterer i, at Antallet af dem, som ikke bestaar Eksamen, er forholdvis ringe og ikke i Proportion til, hvad man maatte vente.

Kommissionsflertallet er saaledes kommet til den Erkendelse, at det nuværende System for Navigations-undervisningen er utilfredsstillende. Det har skabt private Skoler, som ikke kan drives forsvarligt uden

Tab, og som af Nødvendighed ligger i Konkurrence med hverandre for at vinde Elever; det har frembragt forjaget Undervisning med Udenadslæren og ufordøjede Kundskaber hos Eleverne, og det har medført en Kontrol, som i Reglen viser for stor Mildhed. Det er et System, som vel har Aldershævd her i Landet, men som i vor Tid med dens større Fordringer har overlevet sig selv.

Ligesom Kommissionen af 1886 er Flertallet derfor kommet til den Erkendelse, at Systemets eneste naturlige Afløser er Statsskolen; og selv om denne vil medføre større Bekostning, bør det ikke overses, at Skibsfarten, der tilfører Landet en stor Indkomst udefra, maa have i det mindste det samme Krav paa at blive støttet af Staten som de andre Erhverv, for hvilke denne har oprettet en passende Uddannelse. Med dette Ønske mener Flertallet sig i sikker Overensstemmelse med Redere og øvrige i Skibsfarten interesserede, og det er i saa Henseende karakteristisk, at Trangen til denne Statsskole føles af selve de nuværende private Navigationskolelærere. Paa et Møde af disse, som afholdtes i Kjøbenhavn afvigte Sommer under Forsæde af Navigationsdirektøren, vedtoges følgende Resolution: „Forsamlingen udtaler, at de betydelige Ulemper, der klæber ved Navigationskolevæsenet, kun kan hæves ved Overgang til Statsskoler.“

Statsskolen. Kommissionsflertallet foreslaar Oprettelse af Statsskoler i Kjøbenhavn, Svendborg, Marstal og Nordby paa Fanø. Disse fire Skoler skulde alle forberede til Styrmandseksamen og til Skibsførereksamen 1ste Afdeling; men af Hensyn til Bedømmelsen skulde denne sidste Eksamen kun afholdes i Kjøbenhavn, ligesom denne Skole ogsaa af praktiske Grunde alene skulde forberede til og afholde 2den Afdeling af Skibsførereksamen.

Eksaminerne foreslaas afholdt 2 Gange aarligt i Stedet for de nuværende 3, medens Eleverne ligesom nu skulde kunne indtræde paa Skolerne mellem Eksaminerne.

De nuværende Forhold ved Forberedelsen til Fiske- og Sætteskipperprøven foreslaas bibeholdt, idet de paa forskellig Maade har vist sig at være praktiske.

Den øverste Ledelse af Navigationsundervisningen skulde ligesom nu være i Navigationsdirektørens Haand, men samtidig oprettes et Undervisningsraad under hans Forsæde, hvis Opgave skal være at behandle de Sager vedrørende Undervisningens Art og Omfang, som enten forelægges til Drøftelse, eller som Raadet under Hensyn til Forholdenes Udvikling mener at burde forelægge Ministeriet. Endvidere skal det vælge Censorer og gøre Indstilling til Ministeriet om Ansættelsen af Lærere. Det maa nemlig forekomme Kommissionsflertallet at være ikke alene praktisk men tillige nødvendigt, at de i Skibsfarten interesserede til Stadighed tages med paa Raad ved Ordningen af Navigationsvæsenet, idet man kun derigennem vil kunne undgaa en Gentagelse af de hyppige Kommissioner, som har maattet nedsættes paa Grund af berettigede Klager fra denne Kant. Medlemmerne af Undervisningsraadet bør vælges af Indenrigsministeriet for et Tidsrum af 3 Aar efter Indstilling af Handelsflaadens Repræsentanter. Antallet kunde passende sættes til 4, af hvilke 2 vælges blandt Rederne og Assurandørerne og 2 blandt Mænd, som har været Befalingsmænd i Handelsflaaden.

Bedømmelsen ved Eksaminerne er hidtil besørget af Navigationsdirektøren og de to Meddømmere, som i Reglen er bleven valgt blandt forhenværende Søofficerer. Med al Agtelse for disse Mænd og deres udførte Arbejde forekommer det dog Kommissionsflertallet for meget forlangt, at de skal være lige kyndige til at afgive en Bedømmelse i saa forskelligartede Fag som t. Eks. Handelslære og Sygepleje, Maskinlære og Søret. Ogsaa maa det forekomme naturligt, at Læreren deltager i Bedømmelsen, især naar han er ansat ved en Statsskole.

Ved de højere Eksaminer — Skibsførereksamenens to

Afdelinger — som afholdes i Kjøbenhavn, vil det der for utvivlsomt være at foretrække, at man forstærke Censuren med en for hvert særligt Fag af Undervisningsraadet udnævnt Fagmand som Censor, der foreslaas ansat paa 3 Aar.

Eksamenskommissionen ved de lavere Eksaminer — Sætte- og Fiskeskipperprøven samt Styrmandseksamen — skulde derimod bestaa af Navigationsdirektøren, en Meddommer og vedkommende Lærer, for saa vidt han tilhørte Statsskolerne, og i modsat Fald af de to først alene, nemlig ved de private Skoler, der forbereder til Fiske- og Sætteskipperprøven.

I Forbindelse hermed nævnes det, at den nu tilladte private Forberedelse til de øvrige Eksaminer bør vedblive. Eksaminerne skulde som hidtil forblive afgiftsfrie for Eleverne, dog gælder dette ikke dem, der indstiller sig til Sætteskipperprøven uden væsentlig forudgaaende Søfar (Lystsejlerne). Eksamensbeviserne for Skibsførereksamen foreslaas udfærdiget paa stemplet Papir og udstedt paa Dansk, Engelsk og Tysk, idet det mere officielle Præg som Beviserne derved vilde faa, formentlig vil give disse større Betydning i Udlandet.

Ved den nu bestaaende „udvidede Styrmandseksamen“ er det tilladt Eleverne at underkaste sig Prøve et enkelt Fag ad Gangen. Denne Ordning kan imidlertid ikke bifaldes, da den tjener som Lettelse for udygtige Elever, der ikke burde være Skibsførere, og bør ved Indførelsen af et bedre Skolevæsen ophøre.

Lærernes Uddannelse. Kommissionsflertallet formener, at Forholdene herhjemme er for smaa til, at man kan organisere en Uddannelse for dem, de vil uddanne sig til Lærere. De Fordringer, som bør stilles til Lærerne i Navigationsfagene og Sømandskab kan passende være, at de skal have bestaaet Skibsførereksamenens 2den Afdeling med en høj Karakter samt have aflagt Prøve for en af Undervisningsraadet udmeldt Kommission i følgende Dele af Matematiken: Analytisk Plan og Rumgeometri, Begyndelsesgrundene i Differential- og Integralregning samt Funktionslære.

Forinden deres Ansættelse som Lærere kan det og saa fordres, at de i en vis Tid, f. Eks. mindst 2 Aar har gjort Tjeneste som Assistenten ved Statsskolerne for disse Assistenten vil der iøvrigt være Behov, og de foreslaas derfor, at saadanne ansættes. Ved Lærernes Uddannelse bør man endvidere drage Fordel af at sende disse til Søs med det under Bygning værende Skoleskifer for Handelsflaadens Befalingsmænd eller med „Geogr. Stage“, hvis Bestyrelse allerede nu aarlig medtager unge Styrmand som Lærere for Eleverne. Derimod anses det ikke for nødvendigt at forlange, at de vordende Lærere skal have aflagt en forudgaaende Eksamen, som t. Eks. Præliminæreksamen.

Lærerne i de øvrige Fag: Dansk, Engelsk, Søret, Handelslære, Skibbygning og Maskinlære samt Sygepleje bør formentlig kunne findes fuldtuddannede i de forskellige Skolebyer.

(Fortsættes)

Kjøbenhavn, d. 27. Juni 1907.

Fra Hr. Konsul Johan Hansen har vi modtaget følgende:

Negligence Clause. Da jeg for nylig har haft en Sag angaaende dette Spørgsmaal i England, og følgende Fakta maaske ikke turde være almindelig bekendt, undlader jeg ikke hermed at henlede Opmærksomheden derpaa.

Hvis Konnossementet ikke indeholder nogen „Negligence clause“, er det ikke tilstrækkeligt, at Ordene „other conditions as per charter party“ findes, idet disse i Følge Afgørelse truffet i forskellige engelske Retssager kun refererer til Betaling af Fragten, hvorimod Rederiet, hvis Skibet forliset ved Forsømmelse af Kaptein eller Officerer, er ansvarligt for den fulde Værd

af Lasten, og selv om Vedkommende er forsikret i en Protection & Indemnity Association, løber han i Følge dennes Love altid Risikoen af de 10 pCt. selv. Da Kaptajnen hyppigt kan have Vanskelighed ved at faa den fulde Negligence Klausul indført i Konnossementet, har jeg instrueret mine Førere til altid at paase, at Klausulen: „all other conditions as per charter including negligence clause“, findes i Konnossementet.

En Reder har for nylig maattet betale en Fordring paa flere Tusinde £ Sterling for Last tabt ved Kaptajnens Forsømmelse, idet Konnossementet ikke indeholdt nogen Negligence Klausul.

Johan Hansen.

Sammenslutning af to store Skibsbygnings-selskaber. „Daily Express“ meddeler, at de to store britiske Skibsbygnings- og Ingeniørfirmaer Harland & Wolff i Belfast og John Brown & Co. i Sheffield og Clydebank har besluttet at slaa sig sammen.

Messrs. Harland & Wolff har allerede det største Værft i Verden og betydelige Fabriker i Belfast, og desuden er de i Færd med at bygge Værfter i Southampton.

Messrs. John Brown and Co., har store Skibsbygningsetablissemeter paa Clyden, betydelige Jærnstøberier og Maskinværksteder i Sheffield og desuden egne Gruber, hvorfra det ny Firma vil tage sin Forsyning af Kul.

Firmaet kommer til at beskæftige over 32,000 Mand, hvis Lønninger vil udgøre c. 43 Mill. Kr. om Aaret.

Sømænds Sparepenge. Fra 1. April 1906 til 1. April 1907 er følgende Beløb gratis hjemsendt for danske Sømænd gennem Konsulaterne og Udenrigsministeriet.

	Kr. Ø.		
Fra Antwerpen	5,592. 31	25	Sendinger.
— Aleksandria	73. »	1	—
— Bremen	100. »	1	—
— Buenos Aires	1,077. 79	7	—
— Kristiania	50. »	—	—
— Dunkerque	505. 75	1	—
— Genua	2,788. 03	14	—
— Gøteborg	200. »	3	—
— Hull	2,480. 58	21	—
— Hamburg	16,315. 89	60	—
— Hongkong	1,230. 45	1	—
— Libau	2,840. 04	21	—
— Liverpool	1,572. 26	4	—
— Leith	290. 63	2	—
— London	13,578. 07	38	—
— Montreal	149. 49	1	—
— Newcastle o. T.	312. 50	8	—
— New Orleans	545. 90	3	—
— New York	6,305. 41	37	—
— Rotterdam	1,473. 76	11	—
— Shanghai	1,881. 60	1	—
— Stockholm	280. »	3	—
— St. Petersborg	70. »	1	—
— Sunderland	54. 69	1	—
— Sydney	627. 63	4	—
— Valparaiso	915. 40	2	—
Tilsammen	61,311. 43	272	Sendinger.

I Aaret 1905—06 indkom i 318 Sendinger 64,086 Kr. 50 Ø.
I — 1904—05 — i 287 — 58,719 — » —

Skibsfarten paa Hull i 1906 har været større end i noget foregaaende Aar. Den samlede Tonnage af indklarede Skibe beløb sig til 5,054,766 Netto-Reg. Tons imod 4,365,311 Tons i 1905.

Den samlede Tonnage af indgaaede danske Skibe var 167,543 Tons imod 117,206 Tons i 1905.

Der har været forøget Tonnage fra Kanada, New-York, Aleksandria og Australien. Ligeledes fra Rotterdam, grundet paa en nyoprettet Dampskibsforbindelse mellem Hull og denne Havn.

Fra Kjøbenhavn indkom i 1906 Skibe til en samlet Tonnage af 45,307 Tons imod 44,181 Tons i 1905, medens den samlede Drægtighed af Skibe udklarede til Kjøbenhavn var 57,007 Tons imod 56,349 i 1905.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet).

Overretsdøm. Viborg, 24. Juni. (Ritz. Bur.) Overretten har i Dag paakendt en Sag mellem Kahytjomfru Rasmussen paa Dampskibet „N. J. Fjord“ og Esbjerg Byraad. Sagen angik Spørgsmaalet om, hvorvidt der med Rette var paalignet hende Skat til bemeldte Kommune. Da det nævnte Skib, der gaar i fast Rute fart mellem Esbjerg og England, ikke i det Tidsrum, for hvilket Skatten var paalignet, havde været ude af Fart og herunder oplagt i Esbjerg, blev det af Overretten statueret, at Jomfru Rasmussen ikke har haft fast Ophold i Kommunen, og derfor ikke ansaas for skattepligtig til denne.

Islandsfarten. Det norske Stortings Vejkomite indstiller i Følge „Norges Sjøfartstidende“ enstemmig, at der bevilges indtil Kr. 10,000 til Wathnes Rute mellem Øst- og Vestnorge, Færøerne samt rundt om hele Island. Rederiet forpligter sig til at udføre 7 Ture aarlig og til at anløbe Aalesund og Trondhjem mindst tre Gange baade Tur og Retur samt anløbe Florø for store Varepartier. Skibsrum i rimelig Udstrækning forbeholdes de nordlige Byer for Gods, der i betimelig Tid anmeldes derfra. Fragtregulativet bliver at godkende af Departementet.

Klarering i Lovisa. Fra Lovisa skrives til os d. 20. ds.: I Anledning af en i Deres ærede Blad Nr. 23 af 6. Juni optaget Notits „Klarering i Lovisa“, skal jeg tillade mig at anmode om Plads for følgende berigtigende Bemærkninger.

Da Kaptajn R. P. Rasmussen d. 27. Maj d. A. indfandt sig paa Toldkammeret i Lovisa for at udklare den danske 3m. Skonnert „Dagny“, som havde lastet i Pernoviken, c. 15 Kilometer fra Lovisa, var jeg optaget af Toldbehandling af Varer i Pakhuset, der ligger i betydelig Afstand fra Toldkammeret. Medens jeg opholdt mig her, fik jeg Telefonbesked om Fartøjsklarering kort forinden Kontortidens Udløb, men forinden denne Klareningsforretning kunde udføres, maatte selvfølgelig den længe forinden paabegyndte Ekspedition af Varer gøres færdig. Da dette var sket, skyndte jeg mig direkte til Toldkammeret og udklarede Fartøjet udenfor Kontortiden. I Overensstemmelse hermed blev ogsaa det foreskrevne Klareringsgebyr beregnet Kaptajnen, som ogsaa betalte samme. Havde Kaptajn Rasmussen derimod protesteret mod Klareringsafgiften paa Regningen, vilde jeg have kunnet anmode ham om at indfinde sig i Kontortiden, hvorved denne Ekstra-Afgift vilde være undgaaet.

Det forekommer mig derfor, at der i denne Sag foreligger en Misforstaaelse fra Kaptajnens Side.

Otto Akerblom,
Toldforvalter i Lovisa.

Passeret Vrag. Føreren af Dampskibet „Ficaria“ af Kjøbenhavn, Kapt. P. Tiedemann, meddeler, at han d. 20. ds. paa 55° 9' N. Brd. og 4° 9' Ø. Lgd. har passeret Vraget af et Sejlskib med Bunden i Vejret. Styrbords Bov var knust, og Vraget laa farligt for Sejladsen i Kurslinjen Humber—Hanstholm. (R. B.)

Omstaaende bekendtgør Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk sit Regnskab for Driftsaaret 1906.

Om Forebyggelse af Ulykker ved giftig Luft i Lasten.

Ved Dr. phil. August Krogh.

Jeg omtalte i „Dansk Søfartstidende“ for 6. Juni ganske kort den i S/S. „Ruth“ indtrufne Ulykke, ved hvilken tre Mennesker blev kvalt i Skibets Akseltunnel. Jeg udviklede i min Artikel, at Ulykkens Aarsag maatte søges i Majsladningen, idet der i denne var foregaaet et stærkt Forbrug af den for Aandedrættet nødvendige Luftart Ilt. Herved var den i Ladningen indeholdte Luft blevet uskikket til Aanding, og denne Luft havde paa en ikke nærmere opklaret Maade faaet Adgang til Akseltunnelen. Min Forklaring af Ulykken bekræftes fuldkommen ved de Kendsgerninger, der fremførtes i det i „Dansk Søfartstidende“ for 13. Juni offentliggjorte Uddrag af Skibets Journal.

Der frembyder sig i denne Sammenhæng forskellige Spørgsmaal. Staar vi her overfor et isoleret Ulykkestilfælde, eller er det sandsynligt, at noget lignende oftere er hændt og vil hænde igen?

Spørgsmaalet kan af den Grund ikke direkte besvares, at disse Ulykkestilfældes Natur hidtil, saa vidt det vides, slet ikke har været erkendt, hverken hos os eller andetsteds af de Læger, der fik med dem at gøre. Der foreligger følgelig ingen som helst Oplysninger om dem, og man kunde for saa vidt tro, at den forleden indtrufne var den første i sin Art, eller i hvert Fald den anden, hvis nemlig Hensyn tages til et af mig her i Bladet for 3. Marts 1904 omtalt Tilfælde med en Kopraladning i et dansk Sejlskib. Selv om der nu altsaa paa Grund af Forholdene ikke direkte vides noget om saadanne Ulykkers Hyppighed, saa kan det paa den anden Side siges med stor Sikkerhed, at Hovedbetingelsen for dem temmelig ofte er til Stede, idet der maa være mange Skibsladninger, i hvilken et stort Iltforbrug finder Sted, samtidig med at Luften i dem kun fornyes langsomt og ufuldstændigt. Efter hvad man hidtil véd, gælder det om Kul, om Kopra og i hvert Fald under visse Betingelser om Korn. At disse Stoffer kan være stærkt iltforbrugende er oplyst ad temmelig tilfældig Vej. For de to sidstes Vedkommende fremgaar det alene af de Ulykkestilfælde, de har afstedkommet. Fremtidige Ulykker — eller en rationel Undersøgelse — vil ganske sikkert bringe flere saadanne Stoffer for Lyset. Angaaende Betingelserne for, at den „giftige“ Luft fra Ladningen kommer hen til Steder i Skibene, hvor den kan blive farlig, vides der intet, ud over hvad man kan slutte ud fra almindelige Betragtninger om Strømning af Luft.

Vil det være muligt at afværge Ulykkestilfælde af denne Art?

Saaledes som Forholdene er nu, vil disse Ulykker indtræde, uden at hverken Ofrene for dem eller andre behøver at gøre sig skyldige i den ringeste Uforsigtighed eller Ubetænksomhed. Selv med stor Agtpaagivenhed kan man ikke mærke, at der er noget i Vejen med Luften, naar den i Virkeligheden indeholder saa lidt Ilt, at den virker dræbende i Løbet af faa Minuter, og ingen

véd noget som helst om, naar, hvor og under hvilke Betingelser saadan livsfarlig Luft kan optræde om Bord i et Skib. Det er yderst let at prøve med en Tændstik eller et brændende Lys, om Luften i et Rum indeholder Ilt nok eller ej, men det vilde være absurd at foreslaa, at der altid skulde stryges Tændstikker for at prøve Luften, f. Eks. naar nogen gik ind i Akseltunnelen. Det, der i Virkeligheden kan gøres, er følgende: Spørgsmaalet kunde undergives sagkyndig Undersøgelse, hvorved det kunde afgøres, hvilke af de Stoffer, som kommer i Betragtning som Skibsladninger, der kan blive farlige i denne og beslægtet Henseende (f. Eks. ved Udvikling af virkelig giftige Luftarter), under hvilke Betingelser det sker, og hvilke Rum i et Skib der er udsat for at blive opfyldt med de farlige Luftblandinger. Alting taler for, at disse Spørgsmaal kunde klargøres fuldkommen ved en Undersøgelse, der hverken behøvede at blive langvarig eller synderlig bekostelig, og naar det var sket, vilde der kunne gives Regler — sandsynligvis meget simple Regler — som, naar man fulgte dem, udelukkede de her omhandlede Farer. Undersøgelsen skulde foregaa dels ved Udtagning af Luftprøver til Analyse fra Rummene i en Del Skibe før og under Losningen af de forskellige Ladninger, som der kan blive Tale om, dels ved mere laboratoriemæssige Forsøg over Iltforbrug o. s. v. i de paagældende Stoffer. Det er ikke helt usandsynligt, at den herved vundne Indsigt i de kemiske Processer, som foregaa eller kan foregaa i Skibsladninger, ogsaa i andre Henseender kunde være nyttig, men noget sikkert herom kan naturligvis ikke siges paa Forhaand.

Jeg venter den Indvending, at den hele Sag ikke er værd at gøre saa meget Væsen af. Der sker saa mange Ulykker baade om Bord og til Lands mellem Aar og Dag, og denne specielle Slags, der rimeligvis er sjælden, spiller kun en ganske forsvindende Rolle sammenlignet med de øvrige. Det er utvivlsomt rigtigt, men der er det at sige dertil, at disse specielle Ulykker i Modsætning til de fleste andre ganske sikkert kan afværges, naar en simpel Undersøgelse foretages, og selv om man ser ganske forretningsmæssigt paa Sagen, saa vil det kunne lønne sig at søge dem afværget, fordi hver enkelt af dem rimeligvis koster Samfundet mere, end Undersøgelse og Forebyggelse vilde løbe op til.

Opgørelse af Fragtens Erstatningspligt under Maanedsfragt.

Vi har fra Hr. Konsul Johan Hansen yderligere modtaget følgende:

Man har henledet min Opmærksomhed paa, at de sidste to Sætninger i min i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 25 gengivne Skrivelse til Dampskibsrederiforeningen angaaende „Brattingsborg“s Kollisionssag, kan forstaaes saaledes, at Dispatchøren bevidst skulde have været Assurandørerne behjælpelig med at kaste noget af Ansvarret over paa Rederierne. Det er ikke faldet mig ind, at min Udtalelse kan opfattes saaledes, da jeg kun har ment at paapege, at den af ham fulgte Fremgangsaamaade i al Almindelighed vilde bevirke, at Rederiet kom til at svare en større Andel end ellers, idet Dispatchøren ved Brutto Fragt forstaaer Maanedsfragt + Befragternes Udgifter til Lastning, Losning, Kul o. s. v., hvorimod jeg hævder, at Brutto Fragten, (naar det drejer sig om Maanedsfragt), kun kan forstaaes som det Beløb, der betales Rederen, og at Befragterens Udgifter ikke vedkommer denne. Maanedsfragten er jo netop saa lav, fordi Rederen sparer de nævnte Omkostninger.

Johan Hansen.

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1906.

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. 3. Juli f. A. Kaptajn Jacob Holm, Skibsreder A. M. Knudsen og Kaptajn M. N. Fischer, af hvilke ingen ønskede Genvalg, for de to sidst nævnte Medlemmers Vedkommende under Hensyn til den Repræsentation for de forskellige Kredse afdelinger, der ønskedes gennemført indenfor Bestyrelsen. I de fratrædende Medlemmers Sted valgtes Assurancebestyrer A. Hansen af Svendborg, Skibsmægler G. Nicolaisen af Aarhus og Skibsreder Olaf Petersen af Marstal.

I Aarets Løb er Skibsreder Olaf Petersen afgaaet ved Døden. Bestyrelsen beklager i ham at have mistet et indsigtfuldt Medlem med varm Interesse for Foreningen og dens Arbejde, i hvilket han desværre kun kom til at tage Del i saa kort et Tidsrum.

Kredsstyrelserne.

I Kredsstyrelsernes Sammensætning er ingen Forandring foregaaet i det forløbne Aar.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Skibsreder D. Torm, der siden 1898 har været valgt som den ene af Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, har under 21. Marts d. A. meddelt Bestyrelsen, at han paa Grund af Alder og af Helbredshensyn maa nedlægge sit Mandat som Foreningens Delegerede i Fællesrepræsentationen. Bestyrelsen har i Skrivelse til Hr. Torm rettet en varm Tak til ham for den udmærkede Maade, paa hvilken han i en saa lang Aarrække har repræsenteret Foreningen.

Bestyrelsen har derefter, i Forventning om den forestaaende Generalforsamlings Approbation, valgt Konsul, Skibsreder C. P. Lund af Rønne til Medlem af Fællesrepræsentationen.

Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var i Aaret 1906 indmeldt 1,221 Medlemmer og 849 Skibe, repræsenterende \$7,806 Register-Tons Netto.

Foreningens Regnskab for Aaret 1906 udviser følgende:

Indtægt:

Udgift:

	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Beholdning d. 31. December 1905	57	73	Kontorudgifter	1,392	65		
Indbetalt af Kredsaafdelingen for:	Kr.	Ø.	Udgifter ved Bestyrelsesmøder og				
Bornholm	273	62	Generalforsamlinger	186	15		
Sjælland	317	70	Rejseudgifter	495	52		
Fyen	2,045	15	Medlemsbladet	5,079	20		
Ærø og Langeland	2,539	00	Lønning	600	00		
Øst-Jylland	197	80	Bogtrykkerarbejde	155	75		
Nord-Jylland	85	00	Fællesrepræsentationen for dansk				
Thyland og Mors	186	37	Skibsfart	500	00		
Fanø og Vest-Jylland Syd for			Udgifter i Anledning af Fragtkon-				
Limfjorden	762	35	ferencen af Sejlskibsredere i Kjø-				
Afdelingen for mindre Skibe ...	2,076	93	benhavn og Oprettelsen af »Nord-				
Overordentlige og udenlandske			evropæisk Sejlskibsreder - For-				
Medlemmer	122	50	bund	1,286	75		
	8,606	42	Forskelligt	211	96		
Andre Indtægter	109	36	Beholdning d. 31. December 1906			9,907	98
Renter	194	80				138	53
Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund:							
Refusion af Udlæg	354	80					
	9,323	11					
Overskud pr. 31. December 1906 i Henhold							
til Regnskab for Forhandling af »Haand-							
bog i praktisk Sømandsskab	723	40					
	10,046	51				10,046	51

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, i Juni 1907.

P. N. Harbye.

Thurø, i Juni 1907.

Sophus Hansen.

Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Det ny Oplag af I. Kusk Jensen: Haandbog i praktisk Sømandsskab er udkommen i indeværende Maaned. Som omtalt i sidste Aarsberetning, er Bogen undergaaet forskellige Udvidelser og Forbedringer, ved hvilke den forhaabentlig vil have vundet betydeligt i Brugbarhed særlig for de unge Søfolk, der bruger den som Hjælpe-middel ved deres Uddannelse.

Lodsning under Bugsering.

De Erfaringer, der er gjort ved Anvendelsen af de ny Regler for Lodsning under Bugsering, har vist, at disse er meget mangelfulde, hvad der giver Bestyrelsen Anledning til at beklage, at Marineministeriet ved Gennemførelsen af Loven, der indeholder disse Regler, har fraveget det Forslag, der blev udarbejdet af et af Ministeriet nedsat Udvalg, i hvilket Foreningen var repræsenteret; dette gælder særlig de Betingelser, der opstilles for at en Skibsfører skal anses som farvandskendt i et Farvand. Bestyrelsen er betænkt paa i denne Anledning at rette en Henvendelse til Ministeriet, eventuelt ogsaa til Rigsdagen, om Gennemførelse af de Regler, der i sin Tid nedsatte Udvalg udarbejdede, og som betegnes: Løsning, der formentlig vil vise sig at være tilfredsstillende.

Besejlingsforhold paa Limfjorden.

Efter siden 1898 at have indgivet forskellige Andragender til Ministeriet for offentlige Arbejder om at søge Forholdene ved Sejladsen gennem Jernbanebroen ved Aalborg forbedrede, er det Bestyrelsen en Tilfredsstillelse nu omsider at have opnaet et Resultat af sine Bestræbelser i denne Sag. Paa Finansloven for indeværende Finansaar er nemlig bevilget 43,000 Kr. til Indførelse af elektrisk Kraft til Limfjordsbroens Drejning samt til Blokaflaasning af Broen. Broens Aabning eller Lukning, der nu under gunstige Vejrforhold tager c. 5 Minutter og under ugunstige Vejrforhold langt mere, vil, naar disse Foranstaltninger gennemføres, som Regel kunne udføres i 1½ Minut og under ugunstige Vejrforhold i indtil 2½ Minut. De bestaaende Ulemper antages herved at ville blive afhjulpne.

Fra et stort Antal Skibsførere, der besejler Limfjorden, har Bestyrelsen modtaget Andragende om at søge gennemført en delvis Belysning af den vestlige Del af Limfjorden, fra Løgstør til Oddesund, hvilket Andragende er anbefalet af stedlige Fiskeriforcinger, af Fiskerikontrollen m. Fl. Bestyrelsen har indsendt dette Andragende til Marineministeriet, idet den paa det varmeste har anbefalet Gennemførelsen af de ønskede Foranstaltninger og udtalt Haabet om, at de i Andragendet omhandlede, stærkt paakrævede Lettelser for Sejladsen paa den vestlige Del af Limfjorden saaledes kan opnaas.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Der førtes paa Foreningens sidste Aarsgeneralfor-samling en indgaaende Forhandling om Fastsættelse af Minimums Fragter for den nordevropæiske Fart og om Samarbejde med udenlandske Foreninger af Sejlskibsrederier for at opnaa dette. Det lykkedes ikke paa Generalforsamlingen at komme til Enighed om alle Enkeltheder med Hensyn til Maaden, hvorpaa denne betydningsfulde Opgave bør søges løst, men da der var fuld Enighed om Maalet, fortsatte Bestyrelsen Arbejdet for Sagens Fremme. Efterat der mellem de to Kredsafdelinger indenfor Foreningen, der har rejst denne Sag, nemlig

Kredsafdelingerne for Fyn og Ærø, gennem fortsatte Forhandlinger var opnaet Enighed om en Plan for Sagens Gennemførelse, udsendte Bestyrelsen Indbydelse til de i nordevropæisk Fart interesserede Organisationer af Sejlskibsrederer, Mæglere m. Fl. til en Konference, der afholdtes i Kjøbenhavn d. 21. og 22. September f. A. Paa denne Konference var følgende Foreninger repræsenterede: Nordisk Skibsrederforening, Norsk Sejlskibsreder-Forening, Mandal Sjømandsforening, Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg, Verband Deutscher Küstenschiffer og Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Konferencen havde i det hele vundet stærk Tilslutning fra de Kredse, der var interesserede i den, og Forhandlingerne viste, at man fra alle Sider var enige om dens Hovedformaal: ved en organiseret Samvirken mellem Sejlskibsrederierne at tilvejebringe bedre Fragtvilkaar for disse.

Det er en Selvfølge, at der altid vil være forskellige Meninger om den Maade, paa hvilken en saa vanskelig Opgave som denne bedst løses. Bestyrelsen mente imidlertid, at der næppe paa Konferencen vilde opnaas noget Resultat, naar den ikke for disse fremlagde positive Forslag til en Løsning. I Overensstemmelse hermed forelagde den Konferencen det af Kredsafdelingerne for Fyn og Ærø udarbejdede Forslag til Minimums Fragtrater samt et Forslag til Vedtægter for en fælles Organisation af de i nordevropæisk Fart interesserede Sejlskibsrederier. Det er en Selvfølge, at Konferencen var fuldkommen frit stillet overfor disse Forslag, og det blev af de udenlandske Repræsentanter betonet, at de ikke mødte med Fuldmagt til at binde deres Organisationer til nogen endelig Ordning. Imidlertid lykkedes det gennem Forhandlingerne paa Konferencen at opnaa fuld Enighed, saaledes at der enstemmigt vedtoges Minimums Fragtrater for Sejlskibe i nordevropæisk Fart og ligeledes enstemmigt besluttedes Oprettelsen af en fælles Organisation, hvis Navn blev Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, og hvis Formaal det er at forene Sejlskibsrederier i Arbejdet for, at de med deres Skibe til enhver Tid kan drive Skibsfart paa Vilkaar, der for dem muliggør et rimeligt Udbytte. Der vedtoges Vedtægter for Forbundet, og dette er derefter traadt i Virksomhed d. 1. Januar 1907 med Hjemsted i Kjøbenhavn.

Det vil ikke være paa sin Plads i nærværende Beretning at komme nærmere ind paa den Virksomhed, der derefter er udøvet fra Forbundets Side, idet Beretning herom vil fremkomme paa det Aarsmøde, som Forbundets Repræsentantskab i Henhold til dets Vedtægter skal afholde i September Maaned i Aar. Bestyrelsen finder dog Anledning til her at fremhæve, at naar de danske Sejlskibsrederier har taget Initiativet til Forbundets Oprettelse og derefter er indtraadte i det, var det i den Forvisning, at Forbundet ligeledes vilde finde Tilslutning fra Udlandet, og denne Forvisning bestyrkedes i høj Grad ved den uforbeholdne Tilslutning, de udenlandske Repræsentanter paa Konferencen, der indenfor deres respektive Organisationer gennemgaaende indtog ledende Stillinger, for deres Vedkommende gav Tanken om Forbundets Oprettelse. Det er ogsaa med Tilfredsstillelse, at Bestyrelsen kan konstatere, at der gennem Forbundet er tilvejebragt et Samarbejde med de udenlandske Redere, der i høj Grad har ufordret Gennemførelsen af Konferencens Program, særlig med Hensyn til Minimums Raterne. Derimod er det ikke i den Udstrækning, man havde tænkt sig, lykkedes at faa de udenlandske Redere indmeldte i Forbundet, hvilket formentlig væsentlig har sin Grund i, at deres Organisationer gennemgaaende ikke er saa store og faste, at der gennem dem har kunnet tilvejebringes en Tilslutning til Forbundet, der svarer til den, det har fundet i Danmark. Bestyrelsen anser det for rigtigst, at det under disse Forhold tages under Overvejelse, om man under en anden Form kan opnaa en mere fast Sammenslutning, og den vil bringe dette Spørgsmaal frem paa Foreningens forestaaende or-

dinære Generalforsamling. Bestyrelsen er af den For-
 mening, at man indenfor Forbundets Rammer vil kunne
 finde en saadan Form, saa meget mere som Erkendelsen
 af, at Samarbejde paa dette Omraade er en Nødvendighed
 for Sejlskibsrederierne, utvivlsomt er til Stede nu i
 samme Grad, som da Konferencen afholdtes, og er blevet
 styrket gennem Forbundets Virksomhed. Forhaabentlig
 vil da det omfattende Arbejde, der fra Sejlskibsrederi-
 Foreningens Side er nedlagt i denne Sag, ogsaa fremtidig
 bringe gode Resultater.

Lægetilsyn med Skibsbesætningerne.

Bestyrelsen har afgivet Erklæring til Fællesrepræ-
 sentationen for dansk Skibsfart i Anledning af en Fore-
 spørgsel fra Indenrigsministeriet om, hvorvidt Rederne
 maa antages villige til at indgaa paa, at Omkostningerne
 ved Foretagelsen af Lægetilsyn og Tilvejbringelsen af
 Attester for Mandskab, der paamonstres danske Skibe,
 udredes af det paagældende Rederi. Bestyrelsen har i sin
 Erklæring henvist til en af den allerede i 1898 fremkom-
 men Henvendelse om at søge fastsat ved Lov, at Enhver,
 der agter at fare til Søs, skal underkaste sig en Syns-
 prøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog, for denne
 udleveres ham, og har henholdt sig til denne Henvendelse
 med Tilføje, at den maa anse ogsaa Indførelsen af en
 Høreprøve for ønskelig. Derimod ansaa Bestyrelsen det
 for betænkeligt at gaa til yderligere Foranstaltninger,
 henset til de Vanskeligheder, der er forbunden med at
 faa det fornødne Mandskab til Sejlskibene, og til de di-
 rekte og indirekte Udgifter, der ved saadanne Foranstalt-
 ninger kan paaføres Skibene. Endelig udtalte Bestyrel-
 sen, at naar det ved Lov opstilles som en Betingelse for
 at fare til Søs, at der af dem, der søger Hyre, kan præ-
 steres mere angivne Bevisligheder med Hensyn til
 Syns- og Hørevne og Helbredstilstand i Almindelighed,
 da synes det, at den, der skal præstere disse Bevislig-
 heder, ogsaa maa betale Omkostningerne ved deres Til-
 vejbringelse.

Manglen paa Styrmand til Sejlskibe.

En Deputation fra Sejlskibsrederierne i Svendborg
 og Ærø Tolddistrikter har henvendt sig til Hans Eksce-
 llence Indenrigsministeren i Anledning af den forhaan-
 denstående, meget følelige Mangel paa Styrmand til
 Sejlskibene. Skønt Bestyrelsen som saadan, paa Grund
 af den særlige Hurtighed, hvormed denne Sag maatte fore-
 lægges Ministeriet, ikke direkte har beskæftiget sig med
 den, skal det dog anføres, at den har ydet Deputationen
 den Støtte, den formaadede at yde, og at den ganske kan
 sympatisere med Formaalet med Deputationens Henven-
 delse. Bestyrelsen maa derfor ogsaa udtale sin Glæde
 over, at denne dog bragte et Resultat, der i nogen, om
 end langt fra i tilstrækkelig Grad forbedrede Forholdene.
 Forhaabentlig vil Indenrigsministeriet have sin Opmærk-
 somhed henvendt paa Ønskeligheden af, at der træffes
 mere blivende Foranstaltninger, hvorved de tilstedevæ-
 rende uheldige Forhold søges saa vidt mulig afhjulpne.
 Bestyrelsen maa i denne Forbindelse give det fra Skibs-
 fartens Side nu igennem en lang Aarrække fremsatte og
 i Deputationens Henvendelse gentagne Krav om Æn-
 dringer i flere af Søneringslovens Bestemmelser sin fulde
 Tilslutning.

Omordning af Udenrigsministeriet m. m.

Bestyrelsen har til Kommissionen for en Omordning
 af Udenrigsministeriet og Danmarks Repræsentation i
 Udlandet afgivet Besvarelse af en Række af Kommissio-
 nen fremsatte Spørgsmaal vedrørende denne Sag.

Søfolks Ulykkesforsikring.

Efter Anmodning af Bestyrelsen har Dansk
 Skibsreders gensidige Forsikringsfore-
 ning for Søfolk ansat Tillidsmand i Marstal,
 Svendborg og Nordby paa Fanø og efter Bestyrelsens
 Indstilling besat disse Pladser med henholdsvis Bankbe-
 styrer H. I. Clausen, Assurancebestyrer A. Hansen
 og forhenværende Skibsfører I. H. Svarrer.

I Henhold til § 6 i Forsikringsforeningens Love har
 Bestyrelsen, efter indhentet Indstilling fra Kredsstyrel-
 sen for Ærø, valgt Skibsreder C. W. Clausen af Mar-
 stal til Medlem af Forsikringsforeningens Bestyrelse i
 Stedet for afdøde Skibsreder Olaf Petersen.

Ved Foreningens Foranstaltning er der, efter An-
 modning af Forsikringsforeningen, i Kredsafdelingerne
 foretaget Valg af Repræsentanter til paa Forsikringsfor-
 eningens Generalforsamling at udøve Stemmeretten for
 Medlemmerne af dennes Sejlskibsafdeling.

Statstilsyn med Sejlskibe.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har an-
 modet om Bestyrelsens Udtalelse i Anledning af et fra
 Indenrigsministeriet fremsendt Forslag fra Underdirek-
 tør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen om
 Nedsættelse af en Kommission, bestaaende blandt andre
 af Repræsentanter for Sejlskibsrederne, Sejlskibsførerne
 og Sejlskibsløggerne, til at udarbejde et Forslag til Lov
 om Tilsyn m. m. med Sejlskibe.

Bestyrelsen har om denne Sag afgivet en udførlig
 Erklæring, der i Hovedpunkterne gaar ud paa, at man
 ikke af den Omstændighed, at der mulig har været Trang
 til det nuværende lovordnede Tilsyn med Dampskibe, kan
 slutte, at et saadant tiltrænges ogsaa for Sejlskibe. At
 der i visse andre Lande er fastsat Bestemmelser for Til-
 syn med Sejlskibe, kan heller ikke begrunde Indførelsen
 af et saadant i Danmark, med mindre det kan paavises,
 at der her virkelig er Trang til det. Men en saadan
 Trang foreligger formentlig ikke. Praktisk talt maa det
 siges, at alle danske Sejlskibe er klassificerede i aner-
 kendte Klassifikationsselskaber, og det langt overvejende
 Antal af dem er forsikrede i gensidige Søforsikringssels-
 skaber. Herved udøves der et skarpt Tilsyn med Skibene,
 og den danske Sejlskibsflaade indtager da ogsaa med
 Hensyn til Materiellet en meget fremtrædende Plads.
 Det vil sikkert være umuligt for Staten at etablere et
 bedre, mere effektivt Tilsyn end det, der udøves gennem
 Klassifikationsselskaberne og de gensidige Søforsikrings-
 selskaber. Endelig kan det ikke anses for forsvarligt
 yderligere at bebyrde Sejlskibserhvervet økonomisk, da
 dets hele Stilling i Nutiden er overordentlig vanskelig og
 usikker. Bestyrelsen fraraadede derfor Nedsættelsen af
 en Kommission som den paatænkte, men henstillede, at
 de Interesser, der er knyttede til Sejlskibsfarten, bliver
 fyldestgørende repræsenterede i Kommissionen, saafremt
 denne alligevel maatte blive nedsat.

Efter at denne Bestyrelsens Erklæring var indsendt
 til Indenrigsministeriet med Fællesrepræsentationens An-
 befaling, har Bestyrelsen modtaget til Udtalelse en for-
 nyet Skrivelse om Sagen fra Underdirektør Rasmussen.
 Det foreslaas her, at Sagen ordnes saaledes, at Tilsynet i
 det væsentlige kun vil komme til at omfatte: Kompasser,
 Skibsløys, Baade, Redningsmidler, og i ikke klassificerede
 Jernsejlskibe: Skibsskroget med Ror og Skodder. Til-
 synet foreslaas ordnet saaledes, at det i hver Havn ud-
 øves af en enkelt søkyndig Mand, og det betogtes som
 retfærdigt, at Skibsfarten fritages for at betale det of-
 fentliges Tilsyn med Skibene.

Bestyrelsen har gjort Kredsstyrelserne bekendt med
 denne Skrivelse, og henset til Sagens Betydning vil den
 blive behandlet paa Foreningens forestaaende Aarsgene-

ralforsamling, hvorefter Bestyrelsen vil tage endelig Stilling til den.

Dels direkte gennem Hovedkontoret, dels gennem Foreningens Sagførere er der som sædvanlig ydet Foreningens Medlemmer retslig Assistance i den Udstrækning, i hvilken det har kunnet lade sig gøre.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kjøbenhavn, i Juni 1907.

P. RECHNITZER,
f. T. Formand.

A. HANSEN,
Svendborg.

J. PH. JØRGENSEN,
Thursø.

C. P. LUND,
Rønne.

G. NICOLAISEN,
Aarhus.

N. J. OHLSEN,
Marstal.

A. P. RASMUSSEN,
Nykjøbing Jyll.

P. N. WINTHER,
Nordby, Fanø.

Sverigs Søfartsforbindelser.

Yderligere Planer om Statshjælp.

(Beretning fra Generalkonsulatet i Stockholm, dat. 5. Juni 1907).

Ved Udvidelsen af den svenske Søfarts-Laanefond fra 10 Mill. Kr. til 15 Mill. og ved en Bevilling til et nydannet svensk-østasiatisk Dampskibsselskab dels af 370,000 Kr som Tilskud aarligt i 5 Aar, dels af et Laan paa 2 Mill. Kr., har den nu afsluttede svenske Rigsdag paa virksom Maade vist sin Redebonhed til at fremme Udviklingen af Sverigs Søfartsforbindelser. Blandt de svenske Rederier har denne Statsmagts velvillige Holdning fremkaldt ny Planer i stort Antal. Saaledes er der i den senere Tid indgaaet ny Ansøgninger om Laan af Søfartsfonden til et samlet Beløb af 8 à 9 Mill. Kr., og desuden er der dels allerede indledet, dels antydet Skridt til adskillige ny Foretagender. Blandt herhen hørende Planer synes følgende at fortjene Omtale:

Evropæiske Linjer. Flere Rederier agter ved Hjælp af Statens Laan at udvide ældre Linjer paa Havne i Nordtyskland, Storbritannien, Frankrig og Middelhavet, navnlig i Trævare- og Træmassebefragtning, men ogsaa af Hensyn til Fiskeeksporten. Der agtes eksempelvis indsat en ny Damp paa Linjen Trelleborg—Hamburg, en anden paa Linjen Gøteborg—Manchester. Der tilsigtes endvidere en regelmæssig Linje aabnet mellem Stockholm og Liverpool eller Glasgow. Til de sidstnævnte tre Foretagender søges Laan af henholdsvis 200,000, 250,000 og 500,000 Kr. fra Søfartsfonden. Ikke mindst Interesse frembyder Planen om at aabne en regelmæssig Rute mellem Sverigs Østkyst (Nynäs) og Windau. Der er til Drift af en saadan Linje for nylig andraget om en Statssubvention af 135,000 Kr. aarligt i 5 Aar, og Andragendet, der er udgaaet fra en talrig Kreds af bekendte Industridrivende, Købmænd og andre, støttes ved en i disse Dage fremkommen Betænkning fra Stockholms Købmandsforenings Handelskammer til Kommercekollegiet. Handelskammeret finder det dog ønskeligt, at Linjens svenske Endepunkt bliver Stockholm i Stedet for Nynäs, da man derved vil kunne undgaa en stor Del Omladninger, medens Stockholms Havn paa den anden Side i de senere Aar faktisk har haft aaben Søfart hele Aaret igennem, og det anser det endvidere for rigtigst, at der anstilles en sagkyndig Undersøgelse om Valget mellem Riga og Windau som det mest passende Endepunkt paa russisk Side.

Linje paa Australien. Til en saadan Linje fra Gøteborg ønskes — som allerede tidligere herfra indberettet — et Laan af 2 Mill. Kr. Hensigten er i saa Fald at udstrække den sydafrikanske Linje til Australien, hvorfra der ventes passende Returfragt, som ikke kan paaregnes fra Sydafrika. Af de hertil fornødne 4 ny Dampskibe, hver paa 7—8,000 Tons Drægtighed, opgives to allerede at være bestilt.

Linje paa Nordamerika. Planer om Oprettelse af en regelmæssig Linje fra Gøteborg til New-York har gentagne Gange i de seneste Uger været omtalt i Pressen; men saa vidt skønnes er her kun Spørgsmaal om et endnu uforberedt Projekt. Tanken synes at være den at danne et Selskab med c. 20 Mill. Kr. som Grundfond, tildels ved Hjælp af amerikansk Kapital og med Støtte af Staten i en eller anden Form. Man forudsætter derhos, at Linjen, der skulde være ugentlig, kan forsynes dels ved Passagertrafik af Udvandrere (og eventuelt tilbagevendende svenske Immigranter), dels ved svenske Eksportartikler. Men da det indrømmes, at Gøteborgs Havn næppe før om flere Aar vil være rustet til at modtage en Oceantrafik som den paatænkte, maa Planens Virkeliggørelse anses for temmelig fjerntliggende.

Linje paa Østasien. Den ovenfor berørte Plan om en østasiatisk Linje anses paa Grund af den allerede bevilgede Statsunderstøttelse og som Følge af de ind-

flydelsearige Kræfter, der staar bag ved den, nu for sikret. Af Aktiekapitalen, der er fastsat til 2 Mill. Kr. som Minimum, udbydes kun 1 Million til Tegning. Linjen vil som bekendt blive dreven i Forbindelse med det danske østasiatiske Kompagni og med Gøteborg som svensk Afgangsted. Man venter, at den vil kunne træde i Virksomhed allerede i 1907.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Juli Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun i ringe Grad udviklet i Juli, og i Overensstemmelse dermed er Vejret i denne Maaned overvejende roligt. Det høje Tryk ved Azorerne viser sig nu mest udpræget; de uregelmæssige Barometersvingninger er kun smaa, hvorfor ogsaa de vestlige Vinde mellem 40° og 55° N. Brd. er mere støt end i de øvrige Maaneder og kun sjælden stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV., og paa den evropæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar atter jævnt over i SØ. Passaten, som rækker langt Nord for Linjen.

Kystvindene stemmer i det væsentlige overens med Forholdene i Juni.

Storme er sjældne i Juli; kun SØ. for New Foundlands Bankerne forekommer 7—11 pCt., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCt. Syd for en Linje fra Kap Finisterre over Azorerne til Savannah træffer man ingen Storme, dog kan Passaten undertiden blæse meget frisk.

Orkaner forekommer endnu i Juli kun sjælden i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien.

Taagehyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagetimer om Maaneden over 300. Syd for 40° N. Brd. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Hatteras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tiltaget en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigtbar Luft fra Madeiras Bredde og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli atter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det hele ingenlunde nogen isfattig Maaned.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indgaaet indtil d. 19. Juni, at de arktiske Ismasser er bleven yderligere forøget og er trængt længere frem mod Syd, saa at de allerede har naaet Ruten for de hjemgaende Dampere. Isen i St. Lawrence Bugten er ved at drive bort gennem Kabotstrædet og foraarsager derved mange Forstyrrelser i Trafiken.

Fra Belle Isle Strædet foreligger der ingen nyere Meddelelser.

Da Damperruten endnu ikke er lagt om, anbefales det at navigere med største Forsigtighed og holde skarpt Udkig paa Strækningen fra den 43de til den 50de Længdegrad.

Middelhavet. NV. Monsunen i den sydlige Del af det østlige Middelhav er endnu mere fremtrædende

end i Juni, naar fuldt udviklet saa langt som til Sicilien og kan endnu erkendes forbi Sicilien og Sardinien. Monsunagtige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Vestkyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaaende Strømme.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 42/1907, afsagt den 12. Juni 1907. Dampskibet »Cludens« Rederi, Firmaet Steel Young & Co., London, mod Konsul V. Bøttern, Nyborg.

Efter at den Citantfirmaet Steel Young & Co. i London tilhørende Dampner »Cludens«, som i New Orleans havde indtaget en Ladning Bomuldsfrøkager til Svendborg, Nyborg og Aarhus, havde lossat i Svendborg, hvor der viste sig en Manco paa 3 Sække, som Citantfirmaet maatte erstatte vedkommende Ladningsmodtager, gik Dampneren til Nyborg, hvor den i Dagene fra den 14. til den 18. December 1906 udlossede det dertil bestaute Parti. Dette Parti var destineret til Indstævnte Konsul V. Bøttern, Nyborg, hvis Konnossementer lød paa ialt 14,365 Sække, der dels var uden Mærke, dels mærkede med forskellige Mærker, og af Afskiberne opgavne til at veje ialt 3,494,412 lbs. Der udlossedes 14,414 Sække — altsaa 49 Sække mere end angivet i Konnossementerne — til en samlet Vægt af 3,133,797 Pd. Skibet afgik derefter til Aarhus, hvor Restladningen, der viste sig at udgøre 10,331 Sække, blev udlosset. Efter Konnossementernes Opgivende skulde der være 10,411 Sække, og der var altsaa her en Manco paa 80 Sække. Det er *in confesso*, at de udlossede Sække med Indhold vejede 2,604,255 Pd., hvorefter Vægten for 80 Sække vilde udgøre 20,167 Pd. Modtagerne, der uimodsagt har angivet Prisen paa Kagerne til 6 Kr. 35 Øre pr. 100 Pd., har herefter som Erstatning for de manglende 80 Sække ved Udbetalingen af Fragten tilbageholdt 1280 Kr. 61 Øre.

Citanterne, som gik ud fra, at de 49 Sække, som var udlosset for meget i Nyborg, hørte til Aarhuspartiet, opfordrede Indstævnte til at tilbagelevere de 49 Sække til delvis Dækning af Mancoen i Aarhus, men Indstævnte, der jo trods de for meget leverede Sække, havde nogen Undervægt paa Partiet, vægrede sig derved.

Under nærværende Sag paastaar Citanterne nu Indstævnte tilpligtet til delvis Dækning af det Tab, de saaledes har lidt, enten at udlevere dem 49 Sække Bomuldsfrøkager af den Ladning, der i Nyborg er bleven udlosset til ham fra S/S. »Cludens« i Dagene fra 14.—18. December 1906, eller betale dem et Beløb, der svarer til 49/80 af det fornævnte tilbageholdte Beløb, eller 784 Kr. 34 Øre med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet han — under Henvielse til en Vidneforklaring afgivet af en Mand, der i Tjenestehos vedkommende Afladers herværende Repræsentant som Kontrollerer overværede Løsningen i Svendborg og Nyborg, men som ikke havde noget at gøre med Løsningen i Aarhus — har gjort gældende, at det er Skibets egen Skyld, naar der til ham er udlosset 49 Sække mere, end hans Konnossementer lød paa, idet det var Styrmanden der forestod Løsningen, og at den til ham bestemte Ladning var fuldstændig separeret ved Lærred eller Maatter fra Aarhus-Partiet, af hvilket der intet udlossedes i Nyborg. Han maader derfor antage, at der af hans Aflader er indskibet et Overtal af Sække til ham, medens han ikke kan ause det for rimeligt, at de 49 Sække er Dele af Ladningen efter andre Konnossementer, noget det i hvert

Fald vilde være Citanternes Sag at godtgøre, naar de vil søge Sækkene udleveret. Sluttelig hævder han, at Citanterne i hvert Fald har reklameret for sent, idet deres Forlangende om Tilbageleveringen af de 49 Sække først blev rettet til Indstævnte 14 Dage a 3 Uger efter Udlossningen i Nyborg.

Da Citanternes Reklamation ikke kan betragtes som for sent fremsat, idet de ikke kunde reklamere, førend det havde vist sig, at der var Manco i Aarhus, da der ikke kan lægges særlig Vægt paa den skete Separation, idet Indstavnets Konnossementer intet indholder om, at hans Parti skulde være stuvet separat, men tværtimod ved Siden af den sædvanlige Bestemmelse: »Vægt ukendt«, stipulerer, at Ladning udlosset uden Mærke skal fordeles blandt de Modtagere, hvis Partier maatte have Manco, da det er *in confesso*, at der baade i det i Nyborg udlossede Kvantum og i Aarhus-Partiet fandtes et stort Antal Sække uden Mærke, og at der tillige i de nævnte to Partier var Sække, der var mærket paa samme Maade, da Formodningen under disse Omstændigheder maader være for, at de overflødig Sække hidrører fra andre Dele af Ladningen, og da den afgivne Vidneforklaring ikke kan være noget afgørende Datum herimod, bl. a. fordi der i Nyborg, som af Vidnet selv forklaret, lossedes fra 4 Luger samtidig, medens Vidnet kun kunde være et Sted ad Gangen, samt da den Omstændighed, at Styrmanden har forestaaet Udlossningen, ikke kan bevirke, at det fejlagtigt for meget udlossede ikke kan søges tilbage, vil Indstævnte være at dømme i Overensstemmelse med Citanternes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 150 Kroner.

Dom i S. S. No. 56/1907, afsagt den 12. Juni 1907. Tiltalte C. G. A. G., der den 15. November 1906 var udmønstret med S/S. »Olafa« af Kjøbenhavn som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte fra Skibet i Antwerpen den 16. Maj d. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 55/1907, afsagt den 12. Juni 1907. Tiltalte V. E. F., der den 17. Oktober f. A. var udmønstret med S/S. »Astoria« af Kjøbenhavn paa ubestemt Tid som Fyrbøder, rømte i Filadelfia den 2. Februar d. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Den sidst forløbne Uge har i det hele og store ikke bragt nogen Forandringer af særlig Betydning. Alle de oversøiske hjemgaaende Markeder ligger ret flovt, omend La Plata har bedret sig lidt for ikke for store Baade grundet paa, at c. en Snes Dampere, som var udlosset i La Plata, Buenos Aires etc. blev sendt ballastet op til U. S., men dette bevirkede saa igen en Afslappelse i Raterne derfra. Begæret fra de forannævnte Markeder saa vel som fra Middelhavet og Sortehavet er iøvrigt meget begrænset, og navnlig er større Baade vanskelige at placere undtagen for de meget lange Rejser til og fra Østen eller Australien. For de danske Baade er og bliver Hovedinteressen dog knyttet til Østersøen, og dette Marked har ikke alene siden vore forrige Meddelelser holdt sig, men med flere positive Laster, hovedsagelig fra de russiske Havne, og ved et mindre Udbud af Tonnage bedret sig, idet en Del Dampere har fundet mere lønnende Beskæftigelse i Ballast-Kulsejls paa de lavere Østersøhavne og fra de hollandske, belgiske og nordfranske

Havne, er Fragterne endog stedvis en Kende højere end for en Uge siden. I Særdeleshed har der været en virkelig Spurt i Kulfragterne til Østersøen, og fra Tynen, Blyth eller Forthet tangeredes saadanne Rater som 5/ Kronstadt, 5/3 à 6/ Reval, 5/3 Kiel, 5/ Swinemünde, 4/10¹/₂ god dansk Havn, alt pr. prompte Baade paa omkring 2,000 Tons, hvilket er Rater, som man ikke har set i meget lange Tider, men medens dette skrives synes det som om Markedet ligger lidt flovere. Muligvis er denne Flovhed ogsaa kun forbigaaende, hovedsagelig begrundet paa Newcastle „race holidays“, thi der menes at være mange Laster, som skal afskibes i de kommende Maaneder, og Befragterne maa nødvendigvis komme i Markedet igen naar disse „holidays“ er forbi. I Cardiff er Ekspeditionerne gennemgaaende langsomme, men paa Østkysten er de noget bedre, omend langtfra gode. Priserne paa Bunkerkul er stadig meget høje, og der er ingen Udsigt til, at de skal falde med det første, thi der er et stort Begær efter Kul alle Vegne fra, ikke mindst fra Tyskland, og der ønskes vedblivende mange Dampere til Rotterdam, Amsterdam, Hamburg etc. til uforandrede Rater.

Det østlige Marked er lidt lavere helt igennem. Fra Kurrachee til udsøgt Havn er sidst betalt 15/3 pr. Juli, og fra Bombay er Raten pr. Ton Dødvægt gaaet ned til 18/6, Kulfragterne fra Kalcutta til Bombay og Kurrachee er fastere. For Sukker fra Java til U. S. eller Evropa er der sidst sluttet til 26/3 à 27/6 pr. Juli/August. Rispladserne har sluttet lidt igen, og der betales bl. a. 22/6 Birma/Holland, 23/ Bangkok/Hamburg eller Antwerpen, 24/ Losning i begge Havne.

Sortehavet etc. har meget lidt at byde paa, og Raterne holder sig lave i Forhold dertil. Fra Odessa eller Nikolajeff er „berth“ Raten til udsøgt Havn omkring 7/ for prompt, men pr. 1./15. September sluttedes der til 9/6 London eller Rotterdam, 10/ Hamburg. I Sulina er der nu bedre Ekspedition, og 7/10¹/₂ betales sidst til L. H. A. R. pr. prompt, 8/3 „any“, Option 9/6 én dansk Havn, 9/9 to Havne pr. primo Juli. Fra Azoff fragtes næsten intet; 10/3 „any“ kan faas pr. September. For Oljekager fra Novorossisk betales 12/9 til to danske Havne, prompt, for Erts fra Nikolajeff 6/7¹/₂ Rotterdam, 7/ West Hartlepool (f. o. b.), og for Salt noteres 12/ Eupatoria/St. Petersburg.

Middelhavet ligger nogenlunde godt for „handy“ Tonnage, men store Baade er vanskelige at placere. For saadanne betales f. Eks. kun 6/1¹/₂ for Erts Grækenland/Rotterdam, 6/3 to Ladepladser, 8/9 Carthage/Filadelfia eller Baltimore, 5/10¹/₂ Malaga/Rotterdam. For 2,000/3,000 Tons Baade er Raterne forholdsvis betydelig bedre. For Oljekager fra Marseille til Sverrig betales 12/9 (3 Lossehavne) pr. ultimo Juni. Bilbao Ertsraterne er hævdet paa Basis af 4/3 à 4/4¹/₂ Cardiff, 5/6 à 5/7¹/₂ Middlesbro, 5/6 Glasgow, 5/1¹/₂ à 5/4¹/₂ Rotterdam. For Salt fra Cadiz til St. John betales 6/6.

Nordamerika, som i Forvejen laa ret mat, er endnu flovere grundet paa Indrykningen af en Del Dampere fra La Plata, og særlig er Fragterne fra Golfen gaaet ned, saaledes f. Eks. paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, som nu er nede paa 9/3 fra én til én Havn. Ogsaa Træfragterne er lavere; Sapelo betalte 76/3 à 77/6 til én Lossehavn, 2/6 mere to Lossehavne, og 80/ betales Mobile/Hull. For Kul fra Norfolk til Pisagua Range betales 23/ à 24/ og for Petroleum fra New York eller Filadelfia til Tschifu eller Tsingtaug 22 Cents én, 22¹/₂ to Lossehavne. Træfragterne fra Kanada er kun en Ubetydelighed lavere paa Basis af 35/ fra St. John til Bristol Kanalen, 36/ Vestkysten eller Irlands Østkyst. For Baade i Maanedsfragt er der stadig en Del Begær til omtrent uforandrede Rater.

La Plata har, efter at en Række Dampere sendtes i Ballast op til U. S. bedret sig lidt, saaledes at Raten fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet for prompt Lastning i Ugens Løb er gaaet fra 11/ à

11/3 op til 12/6 for Baade op til 4,000 Tons (10 pCt.), men Baade, som laster derover, har det været meget vanskeligt at slutte. Fra Buenos Aires har der fundet Befragtnings Sted til 9/ à 9/9, men der er meget ringe Efterspørgsel.

Østersømarkedet ligger en Del bedre grundet paa det mindre Udbud af Tonnage, idet Kultransporterne lægger Beslag paa ikke faa Baade, medens en Del andre er optaget af at udføre tidligere Kontrakter med Trælaster. Fra Petersborg begynder der at komme lidt Korn, men Raterne er endnu lave, saaledes 1/3 Hvedebasis London eller Østkysten. 1/4¹/₂ Kontinentet, 1/6 Rouen for Dampere af bestemt Størrelse, medens der ellers til London eller Rotterdam direkte kun betinges 1/ à 1/1¹/₂ pr. Juni/15. Juli, 1/2¹/₄ à 1/3 pr. 2den Halvdel Juli. For D/B 1/3 Boards kan faas 30 Frcs. til Ostende og for Pulpwood Frcs. 28/29 pr. Favn til Rotterdam, Frcs. 33 Terneuzen. Fra Reval er der ingen Efterspørgsel, men Riga, Windau og Libau viser mere Begær til stigende Rater, f. Eks. 22/ D/B. til god Østkyst Kulhavn, Frcs. 30 Antwerpen eller Ghent. For Hør fra Riga til Dunckerque eller Ghent kan faas Frcs 19, maaske 20. Trælaster fra Botten er egentlig ikke rigelige, men Fragterne er hævede og har en opadgaaende Tendens grundet paa det lille Udbud af Dampere, og hvis flere Laster kommer i Markedet, hvad der menes snart at ville, navnlig til England, faar vi nok en tilfredsstillende Opgang at se.

Kulfragterne er meget faste for „handy“ Tonnage til Østersøen og Middelhavet, og for Dampere af passende Størrelse og Positioner har der været betalt udmærkede Rater for nylig. I andre Retninger har Befragtningsforretningen ligget jævnt normalt. Til La Plata er Fragterne lidt svagere. Blandt Befragtningerne fra Tyne, Blyth, Methil, Burntisland etc. nævner vi 4/3 à 5/ til Kronstadt, 5/3 à 6/ Reval, 4/6 à 4/9 Riga, 4/9 à 5/ Pillau eller Swinemünde, 4/6 à 5/ prima dansk Havn, 5/ à 6/ for mindre Baade, 5/ à 5/9 Kiel, Rostock, Wismar, 4/ à 4/6 Rotterdam, 4/6 à 4/9 Hamburg, 7/9 à 8/ Genua eller Savona, 8/ à 8/6 Marseille, 9/3 Venedig. Fra Cardiff blev der bl. a. sluttet til 6/3 à 6/9 Kronstadt, 6/ à 6/6 Stockholm, 5/9 à 6/ Lissabon, 8/ à 8/3 Genua, 6/9 Konstantinopel, 7/ Port Said, 7/ à 7/6 Alexandria, 8/9 Colombo, 15/6 à 16/ La Plata, 14/ à 14/3 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet og den finske Bugt til Nordøst, Kanal- og vestfranske Havne har der været og er tilstrækkelige prompte Ladninger til at dække den ledige Tonnage, som kun har været lille. Ligeledes foreligger der en Del Noteringer for senere Afskibninger i denne Fart, og da Petersborg afskiber betydelige Ladninger af Oljekager i August, September og Oktober dels til Storbritannien, men hovedsagelig til Danmark og Sverrig, vil der trods Englændernes vedvarende Tilbageholdenhed med Køb til de høje Priser for Trælaster, ikke blive Mangel paa Ladninger til denne Fart i de nærmeste Maaneder. For Kullaster fra Østengland er der nogen Mangel paa Tonnage til danske Havne à £ 6.10 til £ 7.10 pr. Keel.

I den forløbne Uge er bl. a. sluttet 80 Std. Ørnsköldsviks/Portleven D/B. & Floorings 37/6, 70 Stdr. Lovisas/Plymouth Stav 36/6, Firewood 42/, 130 Stdr. Söderhamn/Paimpool D/B. B. 45 Frcs., 130 Stdr. Hudiksvalls/Sables d'Olonne D/B. B. 51 Frcs., 100 Stdr. Frederikshamn/St. Valery 52 Frcs., 1,400 Tdr. Tjære Umeå/Termonde Frcs. 3,25, 170 R. T. Kristianiafjord/Dieppe 12 Frcs. pr. Ton Is.

Hvad angaar de mindre Skibe, da gaar det trægt og mat med Befragtningerne paa Østersøen og uden væsentlige Forandringer fra den ene Uge til den anden, særlig ligger det meget stille Kornforretningerne paa de tyske Pladser. Derimod har der fra Vestsverig saa vel som

fra danske Provinshavne i den sidste Tid været ret livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Havre, navnlig til Kjøbenhavn.

ab Memel noteres bl. a. til Altona 24 $\frac{1}{2}$ à 25 Mark pr. Std. samt Stav til England.

ab Danzig noteres til Libau Sukker 4 Mark, West Hartlepool, Plancons 9/ à 9/6 pr. load samt for Melasse til Dunkerque 7 $\frac{1}{2}$ à 8 Frcs.

ab Stralsund sluttedes for Havre til Danmark, Sydsverrig, Hamburg 4 Mark, hvortil der endnu kan placeres nogle Skibe i denne Maaned.

ab de øvrige nordtyske Havne er det fuldstændig uforandret flovt; fra Wismar er for Saltsten til Kjøbenhavn sluttet til 3 Mark.

ab Hamburg er der ikke overdrevent meget at gøre; der sluttes til c. 4 $\frac{1}{2}$ à 5 Mark til danske Havne.

ab Kjøbenhavn maa vi først berigtige en Fejltagelse i forrige Beretning, idet der for Bomuldsfrøkager til Svendborg og Odense kun blev gennemført 13 respektive 15 Øre; i den forløbne Uge har det været ualmindelig flovt, og flere Skibe er atter søgt over til de svenske Sundhavne for at lade Lervarer.

Fra Sø og Land.

Frederiksstad Flydedok. En fra Tyskland indkøbt Flydedok ankom til Frederiksstad mekaniske Værksted den 16. ds., slæbt af to tyske Bugserbaade. Overfarten, der var begunstiget af godt Vejr, varede to Døgn.

Dokken er 150 Fod lang, 55 Fod bred indvendig og kan løfte indtil 2,000 Tons. Den drives nu ved Damp, men det er Meningen senere at ombygge Maskineriet til elektrisk Drift. Dokken tænkes taget i Brug i Løbet af de første Dage.

Selvantændelse i Kul. I store Kullagre opstaar som bekendt ofte Selvantændelser, hvilket let kan foraarsage farlig Ildebrand.

Som et nyt Middel til at forhindre saadan Kulbrand, har den engelske Gaslæmiker Vivian Lewes foreslaaet flydende Kulsyre, indesluttet i smaa Bomber. Disse Vægge er paa flere Steder gennemboret med smaa Huller, i hvilke er indsat Propper af en Legering med Smeltepunkt under Vandets Kogepunkt. Bomberne fordeles paa flere Steder i Kullagret. Indtræder i Nærheden af en saadan Bombe en større Opvarmning, smelter Propperne, og den udstømmende Kulsyre forhindrer Opstaaen af Brand.

(„Børsen“)

Fra Hertz's Bogtrykkeri har vi modtaget en lille Pjece, der trods sin Kortfattethed yder en fyldig Vejledning med Hensyn til Brugen af Korrekturtegnene. Det lille Hefte vil gratis blive tilstillet enhver, der henvender sig til Firmaet desangaaende.

Under Navn af Dansk Trawlerkompagni er, i Følge R. B., et Selskab under Dannelselse i Frederikshavn. Det er Meningen først at begynde med et Skib til 70.000 Kr. og senere at anskaffe yderligere to Fartøjer.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Total-

forlis i April Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 627 Havarier mod 462 i samme Maaned 1906, deraf 490 Dampskibe og 139 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 185, Sammenstød 193, Anløbning af Nødhavn 42, Maskinskade 55, beskadiget af Is 11, af Ild 23, af haardt Vejr 53, forskellige Aarsager 50. kængret 2, sunket 3, forladt 1. Ialt 69 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 83 i samme Maaned 1906, deraf 21 Dampskibe og 48 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 83, Sammenstød 9, beskadiget af Is 1, af Ild 4, af haardt Vejr 1, forskellige Aarsager 1, forsvundet 7, sunket 4, forladt 9, Kondemnation 2.

Barbro, Dpsk. af Kristiania, er den 19. ds., paa Rejsen fra Cadiz til Kjøbenhavn, grundstødt ved Höganäs. Flot med Assistance af Svitzers „Kattegat“ efter at c. 180 Tons Stenkul var kastet over Bord. Indbragt hertil.

Jacobe Marie, 3-m. Skonnert af Riga, er den 20. ds., paa Rejsen fra Boness til Hjemstedet, strandet paa Hvide Odde ved Rønne og bliver rimeligvis Vrag. Besætningen hjergedes i Redningsbaad.

New Zealand, Kutter, kom, paa Rejsen fra Rostock til Aalborg med Havre, paa Grund paa Rødsand. Bragt flot med Assistance af Svitzers og indkommet til Gjedsø.

Romanus, Skonnert af Aarhus, er den 21. ds. strandet ved Husted.

Austa, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Windau til Ghent med Trælast, haft haardt Vejr og derved mistet en Del Dækslast samt faaet Bagborderræling beskadiget.

Hans, Barkskib af Fane, er indkommet til Durban med Skade. Skibet har paa sin Rejse fra Melbourne til Falmouth f. O. med en Ladning Hvæde haft meget haardt Vejr og maa losse og reparere. Halvdelen af Ladningen er beskadiget.

Hansine, Skonnert af Svendborg, der strandede ved Cuxhaven, er nu fuldstændig Vrag.

Nybygninger, Køb og Salg.

En vellykket Prøvetur fandt den 20. ds. Sted i Sundet med Østasiatisk Kompagni's ny Damper „St. Jan“, der er bygget af Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri og bestemt til at gaa i Fart i Kompagniets Vestindierute.

Til Stede var Repræsentanter for Rederiet og Værftet. Baade Fart og Kulforbrug viste sig at være gunstigere end kontraheret, og straks efter endt Prøvetur lagde Skibet over i Frihavnen for at paabegynde Indtagning af Last.

Den 20. Juni afholdtes i Sundet en særdeles vellykket Prøvetur med Bjærgningsdamperen „Svava“, bygget hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise.

Skibets Fart og Kulforbrug faldt i enhver Henseende ud til de om Bord værende Repræsentanters Tilfredshed.

Fra Orlogsværftet er der den 19. ds. bortsolgt til Firmaet Ressel af Kjøbenhavn Panserbatteriet „Lindormen“ for en Sum af Kr. 76,500, til Firmaet Edstrand i Sverrig Panserbatteriet „Rolf Krake“ for Kr. 46,400 og til Firmaet Markardt i Tyskland Skonnerten „St. Thomas“ for Kr. 48,000.

Den 25. ds. blev en ny Fragtdamper „Bianca“, bygget for Regning Firmaet A. Kirsten, Hamburg, sat i Vandet fra Flensborg ny Skibsværft. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 237' 0", største Bredde 33' 2", Dybde (moulded) 17' 6 $\frac{1}{4}$ ", Lasteevne c. 1,400 Tons.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 25. Juni).
Adolph Andersen, Schubert, pass. Holtenau 25. ds. til Antwerpen. — Alexandra, Rabe, afgik fra Boston 21. ds. hertil. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 23. ds. til Alicante. — Anglo Dane, Wiencke, ank. til Rouen 21. ds. fra Riga. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Riga 21. ds. herfra. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 16. ds. herfra. — Arkansas, Petersen, afgik fra Filadelfia 23. ds. til Kristiania. — Arno, Strubberg, pass. Ouessant 24. ds. til Sestri Levante. — Axelhus, Søberg, dokker her. — Aurora, Fischer, afg. fra Dunkerque 25. ds. hertil. — Baron Stjernblad, Clauson Kaas, ank. til London 23. ds. herfra. — Beira, Lunge, afg. fra Nizza 24. ds. Marseille. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik herfra 24. ds. til Ghent. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 24. ds. for Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 25. ds. fra Kristiania. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, afg. herfra 23. ds. til Petersborg. — Douro, Mortensen, ank. til Lissabon 22. ds. fra Oporto. — Florida, Andersen, afgik fra Filadelfia 11. ds. til Kristiania. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 23. ds. fra Rotterdam. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 21. ds. fra Åbo. — Georgius I, Sørensen, ank. til Antwerpen 19. ds. fra Lissabon. — Hengest, Harder, ank. til Bordeaux 20. ds. fra Hull. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Munksund 24. ds. fra Riga. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 25. ds. for Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. til Stettin 24. ds. fra Antwerpen. — Kentucky, Andresen, ank. til Filadelfia 23. ds. herfra. — Kiew, Jørgensen, ank. til Hull 20. ds. fra Libau. — Kursk, Gommessen, ank. til Riga 25. ds. herfra. — Leopold II, Rasmussen, afgik fra Bizerte 22. ds. til Piræus. — Louise, Kruse, ank. til Königsberg 23. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, ank. til Baltimore 18. ds. herfra. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afgik herfra 8. ds. til Boston. — Moskow, Meldahl, afgik herfra 24. ds. til Hull. — Morse, Øst-Jacobsen, ank. til Antwerpen 24. ds. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 24. ds. fra Libau. — Nicolaj II, Lissner, ank. hertil 23. ds. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, afgik fra Riga 22. ds. til Rouen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 22. ds. fra Antwerpen. — Omsk, Jonsen, pass. Brunsbüttel 25. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, afgik fra New York 20. ds. til Kristiansund. — Perm, Christensen, ank. til Libau 24. ds. fra Neutahrwasser. — Pregel, Olsen, ank. til Windau 23. ds. fra Hull. — Texas, Hansen, ank. hertil 14. ds. fra New Orleans. — Thyra, Mikkelsen, ank. til Hull 20. ds. fra Libau. — Tiber, Bech, afg. herfra 24. ds. til Riga. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Gibraltar 23. ds. hertil. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 25. ds. for Riga. — Viking, Meyer, ank. til Oporto 24. ds. fra Pernau. — United States, Wulff, ank. hertil 18. ds. fra Kristiania. — Riberhus, Bønnelykke, ank. hertil 24. ds. fra Riga. — Ceres, Gad, ank. til Reykjavik 30. ds. fra Leith. — Laura, Aasberg, afgik fra Thorshavn 24. ds. til Leith. — Tjaldur, Rothe, afgik herfra 25. ds. til Leith. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Seydisfjord 21. ds. til Kysten. — Esbjerg, Struøve, ank. til Reykjavik 22. ds. herfra.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ank. til Rouen 21. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Haukipudas 23. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Repola 21. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, ank. til Kemi 17. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra Tormo 20. ds. — Dan, Th. H. Petersen, ank. til Haukipudas 18. ds. — Uffe, J. M. Petersen, afgik fra Yxpila 22. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Kronstadt 23. ds. — Danmark, Mikkelsen, afgik fra Uleåborg 17. ds. — Ragner, Holst, ank. til Haukipudas 19. ds. — Skjold, Risø, afg. fra Lübeck 25. ds. — Halfdan, Chr. S. Hansen, ank. til Sunderland 13. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, ank. til St. Petersburg 21. ds. — Svend II, C. W. Jensen, ank. til Tormo 23. ds. — Harald, C. A. Schmidt, afg. fra Tormo 20. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Boness 20. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 22. ds. til Rouen. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. fra Methil 21. ds. til Kronstadt. —

Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. til St. Petersburg 18. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Haukipudas 20. ds. til Rouen. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Preston 12. ds. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til St. Petersburg 19. ds. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. til Kronstadt 20. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afgik fra Penarth 19. ds. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra St. Petersburg 17. ds. til Antwerpen. — Johan Siem, Petersen, ank. til Swansea 17. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 19. ds.

Heimdal, Helga, Olsen, ank. til Karby 9. ds. — Martha, Christensen, ank. til Sundsvall 23. ds. — Elna, Rathje, ank. til Blyth 29. ds. — Therese, Pedersen, afg. fra Archangel 17. ds. — Simone, Møller, afg. fra Gefle 20. ds. — Jeanne, Løtfler, ank. til Råfsö 21. ds. — Vera, Risø, ank. til Kotka 19. ds. — Daisy, Vaaben Hansen, afg. fra Hørnesand 22. ds. — Anine, Leth, ank. til Skelefteå 17. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ank. til Methil 23. ds. — Nancy, Jessen, ank. til Torneå 24. ds. — Nautik, Nielsen, pass. Haustholm 22. ds. til Cherbourg. — Nordøen, Gram, afgik fra Kaunisaari 18. ds. til London. — Nexos, Basse, ank. til Poulshafen 24. ds. — Nora, Pedersen, afgik fra Råfsö 19. ds. til Newhaven. — Cito, Thøgersen, ank. til Wartsala 23. ds. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 22. ds. til Sevilla. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 21. ds. til Sevilla. — Hebe, Nielsen, pass. Helsingør 23. ds. til Malaga. — Napoli, Brinch, ank. til Norrkøping 20. ds. — Bodil, Larsen, afgik fra Burntisland 22. ds. til Nakskov. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Huelva 18. ds. — Alfa, Uldall, ank. til Råfsö 24. ds.

Jylland. Ingrid, Winther, afg. fra Lübeck 21. ds. til Blyth.

Dania, Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 20. ds. til Manchester. — Alexy, Lorentzen, pass. Kanalen 25. ds. til Gijon. — Dagny, Fischer, ank. til Stolpmünde 24. ds. — Mary, Clausen, ank. til Åbo 22. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Newcastle 21. ds. — Normannia, Erichsen, ank. til Kronstadt 25. ds. — Livonia, Skov, afgik fra Newcastle 20. ds. til Kronstadt.

Østerseen. Gratia, Mathiesen, ank. til Rotterdam 21. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Ghent 18. ds. — Gallia, Nielsen, ank. til Stettin 24. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Stettin 25. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Hull 21. ds.

Inga, Flandria, Sørensen, afgik fra Methil 25. ds. til Rotterdam. — Granaria, Jørgensen, ank. til Havre 21. ds. — Carbonia, Lindberg, afg. fra Methil 22. ds. til Wismar. — Estonia, Winckler, ank. til St. Petersburg 21. ds.

Dan, Fionia, Hansen, afg. fra Rostock 24. ds. til Blyth. — Selandia, Troensegaard, ank. til Antwerpen 20. ds. — Secalia, Jensen, ank. til Blyth 23. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. fra Terneuzen 24. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra Tyne Dock 25. ds. til Valparaiso. — Flynderborg, Larsen, ank. til Petersborg 22. ds. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Memel 20. ds. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Hull 17. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Cardiff 18. ds. — Kronborg, Hveysel, afg. fra North Scielda 25. ds. til Valparaiso. — Rosenberg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 25. ds. — Skanderborg, Larsen, afgik fra Frederikshavn 19. ds. — Stegelborg, Lund, ank. til Carthagens 23. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til Stettin 25. ds. — Søborg, Fischer, afg. fra Petersborg 22. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Windau 23. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Rotterdam 23. ds. — Klampenborg, Jensen, ank. til Sunderland 23. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Yxpila 24. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Frederikshavn 18. ds. — Tuborg, Larsen, afg. fra West Hartlepool 23. ds. — Ulfborg, Eriksen, afg. fra Spezzia 20. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Ghent 24. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. til Antwerpen 19. ds. — Dansborg, Kühl, afgik fra Stettin 22. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til West Hartlepool 15. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. til Stettin 22. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Ghent 24. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ankom til Rotterdam 21. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. fra Grimsby 21. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Ghent 17. ds. — Peter Mærsk, Børgesen, ank. til Petersborg 19. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Grangemouth 24. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afg. fra Libau 22. ds. til Antwerpen. — Helene, Sørensen, afgik fra Kiel 25. ds. til Methil. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Methil 22. ds. til Danzig. — Agnete, Peterson, afg. fra Kiel 22. ds. til Burntisland. — Hermia, Hansen, afg. fra Kiel 22. ds. til Burntisland. — Alice, Schultz, afg. fra Kiel 24. ds. til Burntisland. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 20. ds. til St. Davids.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. til Batavia 22. ds. — St. Domingo, Gabe, afgik fra Hongkong 23. ds. — Tranquebar, Thomsen, ankom til Göteborg 24. ds. — Siberien, Madsen, pass. Skagen 25. ds. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Suez 25. ds. — Cathay, C. Jensen, pass. Singapore 19. ds.

Ærs. Emanuel, Hansen, ankom til Boness 20. ds. — Helgenæs, Knudsen, ankom til Marstal 21. ds. — Energi, Svane, ankom til Walkom (Finland) 22. ds. — Erindring, Nielsen, ankom til Memel 24. ds.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Nykjøbing F. 22. ds. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Cardiff 21. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Antwerpen 24. ds. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Ghent 24. ds. — Ajax, Brorsen, ankom til Kotka 21. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Antwerpen 19. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Kronstadt 24. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, afgik fra Frederikshavn 22. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Grangemouth 21. ds. — N. F. Høffding, Møller, ank. til Methil 23. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Kronstadt 25. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til Rouen 24. ds. — London, Bom, ligger i Velzen. — Paris, Tholander, ank. til Wearmouth 22. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Rouen 23. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Methil 22. ds. — Wien, Brink, afgik fra Haukipudas 19. ds. til Rouen. — Roma, v. Thun, ligger i Windau.

Holm & Wønlid. Anna, Jensen, ank. til Lovisa 24. ds. — Clara, Magleby, afgik fra Ghent 25. ds. til Burntisland. — Erik, Poulsen, ank. til Holtenu 22. ds. — Axel, Christensen, ankom til Yxpila 20. ds. — Josey, Damm, ank. til Gjøroytta 19. ds. — Hugo, Steen, ankom til Wasa 23. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Grangemouth 20. ds. — Absalon, Grau, afg. fra London 22. ds. til Barry. — Ulrik Holm, Bennelycke, afgik fra Tyne Dock 24. ds. til Swinemünde. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Hull 19. ds. — Angantyr, Holm, ankom til Neufahrwasser 26. ds. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, ankom til Fairwater 18. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Hudiksvall 23. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. til Yxpila 22. ds.

Frø. Austa, Bagger, ank. til Ghent 18. ds. — Freja, Nielsen, ankom til Walkom 21. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. til Bremen 19. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afgik fra Renne 24. ds. til Strömstad. — Tor, Hårstedt, ank. til Lørje 24. ds. — Roma, Larsson, ankom til Riga 25. ds.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab. Nykjøbing, Liehmann, afg. fra Lemvig 25. ds. til Bridgeness.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, ank. til Kristianssand 20. ds.

Fans. Senderho. Martha, Fischer, paa Rejse fra Cardiff til Rio Grande er den 10. ds. prajet paa 35° N. og 12° V. — Killena, Hansen, pass. Kjøbenhavn 23. ds. paa Rejse fra Cuba til St. Petersborg.

Renne. Kastor, Clausen, ankom til Kjøbenhavn 16. ds. — Veset, Kotoed, ank. til Porsgrund 16. ds. — Coureer, ankom til Kjøbenhavn 17. ds. — Hans Peter, Westh, ank. Kalmar 21. ds. — Prøven, Bidstrup, ank. til Norrköping 21. ds.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ankom til Pillau 15. ds. — Martin, Wilde, ankom til Leith 17. ds. — Mercur, Lund, ank. paa Leiths Red 16. ds. — Kamma, Fisker, ankom til Sundsvall 19. ds. — Seneto, Hansen, ankom til Allinge 19. ds. — Zampa, Jensen, ankom til Monteros 19. ds. — Galathea, Jensen, ankom til Königsberg 18. ds. — Yrsa, Rasmussen, ankom til Stockholm 19. ds. — Ruth, Falentin, ank. paa Leiths Red 18. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Moss 18. ds. — Grethe, Hansen, ankom til Ørnskjeldsvik 19. ds. — Peter, Jørgensen, ankom til Landskrona 19. ds. — Erik, passerede Helsingørs Red 18. ds. — Fædres Minde, Nielsen, ankom til St. Petersborg 17.

ds. — Mine, Nielsen, ankom til Leith 18. ds. — Martin Nissen, Petersen, ankom paa Kjøbenhavns Red 18. ds. — Fulvia, Petersen, ankom til Borgå 19. ds. — Dana, Rasmussen, ankom til Kronstadt 19. ds. — Valborg, Rasmussen, ankom til Hernøsand 20. ds. — Lindhardt, Madsen, ankom til St. Qoyl 19. ds. — Newsky, Nielsen, ankom til Helsingfors 20. ds. — Hans Emil, Hansen, ankom til Bay Roberts 19. ds. — Venus, Jensen, ankom til Nyköping (Sverig) 19. ds. — Pallesen, Jensen, ankom til Stettin 20. ds. — Doris, Købke, ankom til Allinge 20. ds. — Gæa, Petersen, ankom til Rønne 21. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ankom til Hernøsand 21. ds. — Nanna, Madsen, ankom til Riga 21. ds. — Fanny, Hansen, ankom til Höganäs 21. ds. — Solon, Rasch, ank. til Pillau 21. ds. — Belona, Larsen, ankom til Flensborg 21. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. til Vadse 21. ds. — Althea, Skovgaard, ankom til Frederikshavn 21. ds. — Odin, Andersen, ankom til Wiborg 21. ds. — Iris, Hansen, ank. til Wiborg 21. ds. — G. R. Berg, Hvenegaard, ankom til Luleå 22. ds. — Ebenezzer, Rasmussen, ankom til Kotka 21. ds. — Primula, Madsen, ank. til Bogense 23. ds. — Urda, Pilegaard, ankom til Folkestone 22. ds. — Zenitha, Jensen, passerede Kjøbenhavns Red 21. ds. — Standard, Rasmussen, passerede Deal 23. ds. — Anua Kirstine, Frandsen, ankom til Wiborg 24. ds. — Vega, Rasmussen, ankom til Boston 20. ds. — Niels Nielsen, Nielsen, ankom til Jakobsstad 23. ds. — Marie, Andersen, ankom til Uleåborg 24. ds.

Ærs. Ellen, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 15. ds. til Marstal. — Nielsine, Christensen, afgik fra Kjøbenhavn 15. ds. til Grenaa. — H. H. Petersen, Christensen, ankom til Honningsvaag (Magerø) 18. ds. — Frederik & Ane, Christensen, ankom til Leith 18. ds. — Thea, Friis, ankom til Sundsvall 24. ds. — Ingolf, Nymann, afgik fra Marstal 18. ds. til Kowda (Rusland). — Norden, Rasmussen, ankom paa Kjøbenhavns Red 17. ds. paa Rejse til Gustafsborg. — Mariane, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 19. ds. — Merkur, Friis, ankom til Burgstaaken 18. ds. — Ami, Christensen, ankom til Sunderland 19. ds. — Likka, Petersen, ankom til Oxeløund 19. ds. — Forening, Hansen, ankom til Leith 19. ds. — Bonavista, Christensen, ankom til Hamburg 19. ds. — Dronning Louise, Lauritzen, ankom til Helsingfors 19. ds. — Hermod, Dreimann, ankom til l'orient 18. ds. — Hjemmet, Rise, ankom til Kjøbenhavn 17. ds. — Prøven, Schmidt, passerede Dungeness 17. ds. for vestg. — Viking, Weber, ankom til Leith 19. ds. — Nathalia, Eriksen, ankom til Bay Roberts 15. ds. — Kronen, Hermansen, ank. til Leith 18. ds. — Maren, Clausen, ankom til Pillau 18. ds. — Adele, Rasmussen, ank. til Kallundborg 19. ds. — Peter, Olsen, ankom til Esbjerg 19. ds. — Arietis, Andersen, ankom til Kristiania 19. ds. — Skandia, Hay, ankom til Lymington 19. ds. — Mariane, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 19. ds. — Thora Johanne, Christensen, ankom til Kjøbenhavn 19. ds. — Agnes, Christensen, ank. til Jacobsstad 19. ds. — Veritas, Staugaard, ankom til Likeå 20. ds. — Hildur, Andersen, ankom til Sillet 19. ds. — Eden, Petersen, ankom til Carquette 19. ds. — Frem, Haagenen, ankom til St. Johns 19. ds. — De tvende Brødre, Boye, ankom til Langeund 21. ds. — Johanne, Stegmann, ankom til Kolding 21. ds. — Haabet, Eschen, ankom til Danzig 20. ds. — Saga, Jensen, ankom til Marstal 21. ds. — Kirstine Jensen, Raahauge, afgik fra Sundsvall 22. ds. til Themsen. — J. A. Kromann, Christensen, afgik fra Umeå 22. ds. til Charlestown. — Aron, Andersen, ankom til Stolpemünde 21. ds. — Arken, Christensen, ankom til Glasson 22. ds. — Genius, Bastrup, ankom til Trondhjem 22. ds. — Hosanna, Philipson, ankom til Leith 21. ds. — Søstrene, Christensen, ank. til Lissabon 22. ds. — Habil, Rasmussen, ankom til Hangö 24. ds. — Astræa, Rasmussen, ankom til Dysart 22. ds. — Amor, Hansen, ankom til Warberg 23. ds. — Bien, Petersen, ankom til Swinemünde 24. ds. — Industri, Raahauge, ankom til Cadiz 23. ds. — Kiana, Christensen, ankom til Ramsgate 24. ds. — Johanne, Hansen, ankom til Hubardscuod 22. ds. — Amalia, Nielsen, ankom til Stolpemünde 24 ds. — Christine, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 21 ds. — Forældres Minde, Lauritzen, ankom til Kjøbenhavn 22. ds. — Gloria, Fabricius, ank. til Rudkjøbing 24. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hveen, Kyrkbaaken. Kyrkbaaken Fyr er paa Grund af Havnens Istandsættelse slukket fra 15de Juni til 15de August 1907.

Stockholm Havn. En Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Håstholmen N.-Kyst. Brændetid: 6te Juli—6te Juni.

Botniska Bugt. Holmögadd. Omtrent den 1ste September 1907 udlægges en rød Lystønde, der hver 3 S. viser rødt Et-Blink, ved Sørgadden Landgrund, paa $63^{\circ} 33' 45''$ N. Br. $20^{\circ} 51' 40''$ Ø. Lgd., og en sort Lystønde, der hver 3 S. viser hvidt Et-Blink, ved Nordhvalens Grund, paa $63^{\circ} 32' 25''$ N. Br. $20^{\circ} 49' 20''$ Ø. Lgd.

Finland. Botniska Bugt. Den 14de Juni 1907 er Fyrskibet „Plevna“ atter udlagt paa Station.

Greifswalder. Oie Ø. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er der 5 Kml. Ø. t. N. for Greifswalder Oie observeret en Mast, der rager 3 Fod over Vandet. Vraget vil blive uskadeliggjort.

Tyskland. Grabow. Kahnen, der var sunket i Grabow, $\frac{3}{4}$ Kbl. ØNØ. for Tønde E., er borttaget.

Stollergrund. Baaketønden Stollergrund O er ombyttet med en rød Lystønde Kiel, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 4 S., Mørke 4 S. $54^{\circ} 31' 49''$ N. Br. $10^{\circ} 17' 18''$ Ø. Lgd.

Kieler Havn. Det orangefarvede Fyr med Formærkelser paa Howaldts-Werke Mole forandres den 19de Juni 1907 til et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 7 S., Lys 4 $\frac{1}{2}$ S., Mørke 2 $\frac{1}{2}$ S. I Juli 1907 ombyttes dette Fyr med et Fyr med Fem-Formærkelser hver 18 S., Lys $4\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S. $54^{\circ} 20' 8''$ N. Br. $10^{\circ} 10' 25''$ Ø. Lgd. Den 19de Juni 1907 ombyttes den sorte Spidstønde Kiel 10 med en sort Lystønde Kiel 10, der viser hvidt Lys med To-Formærkelser hver 8 S., Lys $3\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S. $54^{\circ} 20' 12''$ N. Br. $10^{\circ} 10' 20''$ Ø. Lgd. Den sorte Lystønde Kiel 9 viser nu rødt Lys med To-Formærkelser hver 8 S., Lys $3\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S., Lys $1\frac{1}{2}$ S., Mørke $1\frac{1}{2}$ S. $54^{\circ} 20' 57''$ N. Br. $10^{\circ} 10' 32''$ Ø. Lgd.

Eckernförde. Fyret c. 1 Kml. S. for Eckernförde er nu tændt til Forsøg. Flammens Højde: 96 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Fyret viser rødt, fast Lys fra N. 18° V. gennem N. til N. 12° Ø., hvidt Et-Blink fra N. 12° Ø. til N. $58\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., hvidt, fast Lys fra N. $58\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til N. $61\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., hvidt To-Blink fra N. $61\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til N. $65\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., hvidt Tre-Blink fra N. $65\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til N. 70° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 70° Ø. til N. 74° Ø., hvidt Fire-Blink fra N. 74° Ø. til N. 79° Ø. Gul, c. 50 Fod høj Fyrbygning. $54^{\circ} 27' 25''$ N. Br. $9^{\circ} 51' 5''$ Ø. Lgd.

Schleimünde. Den 19de Juni 1907 tændes Schleimünde ny Fyr og det midlertidige Fyr slukkes. $54^{\circ} 40' 23''$ N. Br. $10^{\circ} 2' 23''$ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Store-Middelgrund. Omtrent den 1ste August 1907 udlægges ved Ø. Siden af Store-Middelgrund en Lystønde, der hver 3 S. viser hvidt Et-Blink. Tønden er sort med hvidt Bælte. $56^{\circ} 33' 35''$ N. Br. $12^{\circ} 7' 5''$ Ø. Lgd.

Sverig. Halmstad. I Halmstad er oprettet en Redningsstation, der er forsynet saavel med Redningsbaad som med Raketapparat.

Göteborg. Rifö. Den 6te Juli 1907 forandres Rifö Fyr saaledes, at det saa vel S. som N. efter i Stedet for Mørke viser grønt Lys om Styrbord af de hvide Lysvinkler, naar man staar ind mod Fyret.

Bohuslän. Nordre Älf. Den 1ste Juli 1907 forandres Belysningen af Jernbanebroen over Nordre Älf saaledes: Det hvide Fyr paa Bropillen N. for Løbet skal vise rødt Lys Den hvide Lanterne paa Bropillen S. for Løbet skal vise grønt Lys, naar Broen er aaben, og lige som nu rødt Lys over Løbet, naar Broen er spærret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 20de Juni 1907. $55^{\circ} 9'$ N. Br. $4^{\circ} 9'$ Ø. Lgd. Et Sejlskib med Bunden i Vejret.

Tyskland. Elben. Krückau. Krückau Ledefyr staar paa Flodens S.-Bred ved Seestermöhe. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Lysevnen: 6 $\frac{1}{2}$ Kml. $53^{\circ} 42' 51''$ N. Br. $9^{\circ} 32' 0''$ Ø. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Lysevnen: $7\frac{1}{2}$ Kml. Det lyser fra S. 15° V. gennem V. til N. 14° V., men skjules i Farvandet i Elben til Dels af Træer fra S. 15° V. til S. 41° V. $53^{\circ} 42' 51''$ N. Br. $9^{\circ} 32' 7''$ Ø. Lgd.

Weeser. Bremerhafen. Baake Nr. III paa Wurster Watt, der holdt overet med Lehe gamle Kirketaarn angiver N.-Grænsen for Bremerhaven—Geestemünde Red, er flyttet c. 1 Kbl. hen imod Kirketaarnet. $53^{\circ} 34' 2''$ N. Br. $8^{\circ} 33' 21''$ Ø. Lgd.

Jade. Wangeroog Farvand. I Wangeroog Farvand er sort Spidstønde Nr. 2 flyttet til $53^{\circ} 49' 33''$ N. Br. $7^{\circ} 54' 38''$ Ø. Lgd. og sort Spidstønde Nr. 3 til $53^{\circ} 49' 16''$ N. Br. $7^{\circ} 55' 53''$ Ø. Lgd. Fyrskibet „Geniusbank“ er midlertidig ombyttet med et træmøst Reserveyrskib.

Norderney Fyrskib V. Vraget c. 11 Kml. V. $\frac{1}{2}$ N. fra Norderney Fyrskib er set igen d. 17. Juni 1907.

Norderney. Tværmærkefyrene paa Seestege og Buhne C ved Norderney er atter tændt for Sommeren. De brænder endnu til Forsøg. $53^{\circ} 42' 38''$ N. Br. $7^{\circ} 8' 22''$ Ø. Lgd. og $53^{\circ} 42' 28''$ N. Br. $7^{\circ} 8' 20''$ Ø. Lgd.

Borkum og Fyrskibet „Norderney“. Den 1ste Juli 1907 indrages Lodsskonnerten ved Borkum. Samtidig oprettes en ny Station inden for Synsviddens af Fyrskibet „Norderney“, V. for dette, og Lodsskonnerten, der havde Station ved Norderney, faar, naar Omstændighederne tillader det, Station Ø. for Fyrskibet „Norderney“ og inden for dets Synsvidde.

Ostfriesland. Norddeich. I Norddeich er oprettet en offentlig Gnistelegraf-Station, der er aaben Dag og Nat. $53^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ N. Br. $7^{\circ} 9\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd.

Holland. IJmuiden. Den 16. og 17. Juli 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort IJmuiden. Der skydes i Retninger mellem NNV. og SV. i indtil 14.000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Wester Schelde. Biervliet Red. Paa Biervliet Red er en Spidstønde Nr. 0 udlagt i 12 Fod Vand, $51^{\circ} 21' 38''$ N. Br. $3^{\circ} 43' 40''$ Ø. Lgd., og en Stumpstønde Nr. 3 i 34 Fod Vand, $51^{\circ} 21' 43''$ N. Br. $3^{\circ} 42' 53''$ Ø. Lgd. Den mindste Dybde midt i Løbet er 16 Fod.

Belgien. Schelde. Indtil den 25. September 1907 afholdes Semineøvelser i Schelde ud for Fort „De Perel“. Det er forbudt mellem Stumpstønderne Nr. 58 og Nr. 52 at komme uden for det afmærkede Farvand, eller mellem Kysten og et af Minevæsenets Fartøjer, som ligger til Ankers i Schaar van de Philippe. Fort „De Perel“: $51^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ N. Br. $4^{\circ} 17\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd.

England. Humber. Halton Sand. 6 Fods Grunden, som havde dannet sig $\frac{9}{16}$ Kbl. S. 86° Ø. fra Kystvagts Flagstangen i Skitter Haven, er forsvundet, der er nu 11 à 12 Fod paa Stedet. $53^{\circ} 41\frac{1}{2}'$ N. Br. $0^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

Fyrskibet „Middle“ SV. Grunde Steder med 15 Fod Vand har dannet sig omtrent 2 Kbl. V. og SV. for Fyrskibet „Middle“. Muligvis forsvinder disse Plader igen, men Forsigtighed ved Sejlads i Nærheden tilraades. Fyrskibet „Middle“: $53^{\circ} 36'$ N. Br. $0^{\circ} 1'$ V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Saint-Malo. Rochebonne, Ballue og Bas Sablons. I 1907 foretages følgende Forandringer:

Rochebonne røde, faste Fyr forstærkes saaledes, at Lysevnen bliver 20 Kml. i Vinklen mellem S. $85\frac{1}{2}^{\circ}$ V. gennem V. til N. $87\frac{1}{2}^{\circ}$ V. Herfra aftager Lysstyrken til begge Sider. I øvrigt uforandret. $48^{\circ} 40' 18''$ N. Br. $1^{\circ} 58' 41''$ V. Lgd.

Ballue grønne, faste Fyr forstærkes saaledes, at Lysevnen bliver 17 Kml. i Vinklen mellem N. $47\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og N. $54\frac{1}{2}^{\circ}$ V. Herfra aftager Lysstyrken til begge Sider. I øvrigt uforandret. $48^{\circ} 37' 38''$ N. Br. $2^{\circ} 0' 14''$ V. Lgd.

Bas-Sablons grønne Fyr med Formærkelser forandres til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 4. S. Lysevnen: 11 Kml. I øvrigt uforandret. $48^{\circ} 38' 12''$ N. Br. $2^{\circ} 1' 18''$ V. Lgd.

England. Spithead og Solent. Gillkicker og Hursts Point. De grønne og hvide Tønder Nr. 3 og 5, som afmærkede Semineøvelsespladsen ud for Gillkicker Point, er inddraget. $50^{\circ} 46'$ N. Br. $1^{\circ} 8'$ V. Lgd. De fire sorte Spidstønder, som afmærkede Semineøvelsespladsen paa Hurst Road er inddraget. Hurst Point: $50^{\circ} 42'$ N. Br. $1^{\circ} 33'$ V. Lgd.

Liverpool Bay. Omtrent den 10de Juni 1907 flyttes Fyrskibet „Crosby“ $\frac{1}{2}$ Kbl. S. hen til 12 Kbl. S. 79° V. fra Crosby Baake. $53^{\circ} 31'$ N. Br. $3^{\circ} 7'$ V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Campbellton Loch. Millmore Baake. Paa Millmore Baake, som afmærker The Dorling, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 6 S. viser Et-Blink, Blink 2 S., Mørke 4 S. $55^{\circ} 25\frac{1}{2}'$ N. Br. $5^{\circ} 33\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Howth Harbour. Om kort Tid udlægges en rød Spidstønde, mærket „South Rowan“, i $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand 2 Kbl. N. 15° Ø. fra Howth Harbour Fyr, og i N. 46° V. fra Nose of Howth. $53^{\circ} 23\frac{1}{2}'$ N. Br. $6^{\circ} 3\frac{1}{2}'$ V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Culberon. Port Maria. Det SV.-lige Hoved paa den fritliggende Mole ved Port Maria ombygges. Indsejlingen til Havnen er noget indsnævret.

Gironde. I Gironde Munding er Tønde Nr. 6 „Montrevel NO.“ ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 6 med Cylinder. $45^{\circ} 39' 13''$ N. Br. $1^{\circ} 12' 36''$ V. Lgd. Tønde Nr. 10 „Montrevel NE.“ er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 10 med Cylinder. $45^{\circ} 38' 17''$ N. Br. $1^{\circ} 9' 34''$ V. Lgd. Spirtønde Nr. 7 „Barre à l'Anglais SO.“ er ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 7 med Cylinder. $45^{\circ} 40' 24''$ N. Br. $1^{\circ} 13' 15''$ V. Lgd.

Bec d'Ambes. Den sorte Lystønde Nr. 61, „Extrémité du banc du Bec d'Ambes (aval)“, der viser rødt Lys, er paa Grund af Farvandets Forandring flyttet c. 2 Kbl. SSØ. hen til $45^{\circ} 2' 48''$ N. Br. $0^{\circ} 37' 28''$ V. Lgd.

Canada. Chaleur Bay N.-Side. Fyrtaarnet, der stod paa Point Echouerie, er flyttet til Yderenden af Point Bonaven-

ture. 45° 0' 28" N. Br. 65° 26' 34" V. Lgd. Fyret viser hvidt, fast Lys Horisonten rundt. Fyrapparat af 7de Orden.

Prince Edward Island S.-Kyst. Charlottetown Harbour. Warren Farm. Warren Farm røde Ledefyr er tændt ved Charlottetown Harbour V.-Side. Fortfyret staar paa Pynten, 6 1/3 Kbl. N. 38° V. fra Blockhouse Point Fyr. 46° 12' 1" N. Br. 63° 8' 1" V. Lgd. Bagfyret staar 550 Alen S. 17° V. fra Fortfyret. Flammens Højde: 38 og 55 Fod. Lysevnen: 2 Kml. i Ledelinjen. Linseapparat af 7de Orden. Hvide, firkantede, 29 Fod høje Taarne. Fyrene overet i S. 17° V. og N. 17° Ø. leder mellem Brighton Beach Ledefyrlinje og Charlottetown Værft.

Nova Scotia V.-Kyst. Brier Island Southwest Ledge. Lys- og Klokketønden 1 1/2 Kml. S. 46° V. fra Brier Island Southwest Ledge er rød.

Nova Scotia. Halifax Harbour. Camperdown. Fra Gnistelegraf Stationen ved Camperdown gives nu Tidsignal til Brug for Skibe inden for Stationens Virkningsomraade. Signalet gives hver Hverdag og begynder Kl. 9 T. 58 M. Fm. atlantisk Tid. Telegrafapparatet viser Prikker hvert Sekund indtil 9 T. 58 M. 57 S., Pause 2 S., Prik 9 T. 59 M., Pause 2 S., Prikker til 9 T. 59 M. 50 S., Pause, Prik 10 T. Fm. atlantisk eller Middeltid paa 60° V. Lgd., hvilket svarer til 2 T. Em. Greenwich Middeltid.

Nova Scotia S.-Kyst. New Harbour Head. Klokketønden ud for New Harbour Head er ombyttet med en rød Fløjte-tønde, mærket „New Har. Hd.“

New Brunawok S.-Kyst. Bay of Fundy. St. John Harbour. Partridge Island SØ. En sort og hvid lodret sribet Lys- og Fløjte-tønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser, er udlagt ved Partridge Island SØ-Ende, fra Sheldon Point S.-Kant i S. 88° Ø., 1, Kml. 45° 13' 16" N. Br. 66° 2' 48" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt. Karaiske Hav.

Cuba S.-Kyst. Cienfuegos. I Cienfuegos Harbor er følgende Tønder udlagt: En sort Stump-tønde i 19 Fod Vand paa Grunden ud for Calisito Cove, fra Punta de la Sierpe højre Kant i S. 60° Ø. og fra Punta de Barril venstre Kant i N. 38° V. En rød Spidstønde i 22 Fod Vand, N. for den røde Baake paa Punta Arenas Shoul, fra Punta Gorda højre Kant i N. 34° V. og fra Taarnet paa Katedralen i N. 88° V. En rød Spidstønde i 20 Fod Vand, 2 1/2 Kbl. Ø. for den sidst-nævnte Tønde, fra Punta Arenas højre Kant i N. 38° V. og fra Punta Verde røde Baake i S. 72° V. En Stump-tønde i 22 Fod Vand, 1/2 Kbl. V. for Dokkens N.-Ende. En rød og sort vandret sribet Spidstønde i 16 Fod Vand, fra Taarnet paa Katedralen i N. 58° V. og fra Cemetery venstre Kant i N. 8° V., omtrent ved Skillepunktet for de to Løb, som Baade, der losses Temmer inden for Punta Verde og Cayo Loco, benytter. Der rapporteres at være grundt N. og V. for den sorte Tønde.

Porto Rico N.-Kyst. Point Miquillo NØ. Paa 18 Fods Grunden NØ. for Point Miquillo er fundet en mindste Dybde af 15 Fod.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Bahla. I Bahia gives Tidsignalet fra Masten 3 Kbl. S. 14° Ø. fra Fort San Marcello de Mar ikke mere.

Chili. Magellan Stræde. Felix Point. Point Felix Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10 S., er tændt. Flammens Højde: 92 Fod. Lysevnen: 17 Kml. Rødt, 48 Fod højt Taarn med grønt Lanterntag ved hvidt Fyrpasserhus med rødt Tag. 52° 57' 0" S. Br. 74° 13' 25" V. Lgd.

Huafu NV. En 16 Fods Grund er rapporteret c. 3 Kml. NV. for Øen Huafu. 43° 32' 30" S. Br. 74° 49' 30" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. St. Feliu de Guixols. Et grønt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Bølgebryderen, som bygges ved St. Feliu de Guixols, 1/2 Kbl. SV. for Cala de Capellanes. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Fyrpæl.

Rusland. Azovske Hav. Berdiansk. Obiitochna Spit. Baaken paa Obiitochna Spit er forsvundet. 46° 29' N. Br. 36° 9' Ø. Lgd.

Suez Kanalen. Skibe med Petroleum i Tank maa passere Kanalen, men skal vise de sædvanlige Signaler. Hvis Ladingen bestaar af Petroleum med Flammepunkt under 23°, skal en af Selskabets Slæbebaade benyttes og Gennemsejling maa kun finde Sted ved Dag.

Ægypten. Alexandria. Paa Grund af Arbejderne ved Alexandria Havn er Indsejlingen indsnævret. Forsigtighed maa udvises ved Besejlingen, og navnlig maa lange Skibe, der komme fra Søen, tage Sving i Tide.

Tunis. Cap Bon. I Løbet af 1907 forandres Cap Bon røde Blinkfyr til et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 20 S. Lysevnen: 31 Kml. Under Arbejdet ombyttes det nuværende

Fyr med et midlertidigt, rødt Fyr, som viser Et-Blink hver Minut, Blink 15 S., Mærke 45 S. Lysevnen: 10 Kml. Det vises fra Fyrbygningens N.-lige Hjørne. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

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

Gulf of Aden. Zella Ankerplads. Den røde Spidstønde ved Grundene, som strækker sig SØ. ud fra Sad ad din Island, er ombyttet med en rød Stump-tønde med Stage og sort Cy-linder, der ligger 6 1/2 Kml. S. 16° Ø. fra Alibat Baake og i S. 81° Ø. fra Sad ad din Island S.-Ende. 11° 24' N. Br. 43° 30' Ø. Lgd.

Birma. Krlahna Shoal NØ. Vraget af det 11 1/2 Kml. NØ. for Fyrskibet „Kriahna“ sunkne Skib er uskadeliggjort. Dybden paa Stedet er 7 1/2 Fv. 15° 46' N. Br. 95° 45' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Noord-Natoena Ellanden. Yong Sabalbank. Yong Sabalbank ved Noord-Natoena Ellanden findes ikke. Der er 34 à 41 Fv. Vand paa Stedet og i Omegnen. 2° 57' N. Br. 107° 26' Ø. Lgd.

Fransk Indo China. Port Dayot. Revet, der strækker sig ud fra NV.-Kanten af Øen Adran, er nu afmærket med en Stage. Revet falder stejlt af til 10 à 11 Fv. Vand og ligger i Farvandet til Ankerpladsen i Baie des Cocotiers.

Bale de Camranh (Camraigne). I Baie de Camranh er tændt:

Hon-Chout hvide, faste Fyr paa Øens NØ-Ende. Flammens Højde: 185 Fod. Lysevnen: 12 Kml. Fyret lyser fra S. 38° V. gennem S., Ø. og N. til N. 52° V., stærkest fra S. 52° Ø. gennem Ø. til N. 38° Ø. Hvidt Fyrtaarn. 11° 47' 40" N. Br. 109° 21' 15" Ø. Lgd.

Et fast, hvidt Fyr paa Pynten NØ. for Goulet. Flammens Højde: 243 Fod. Lysevnen: 8 Kml. Fyret lyser fra S. 37 1/2° Ø. gennem S., V. og N. til N. 52 1/2° Ø. Lille, hvidt Fyrtaarn 11° 53' 30" N. Br. 109° 10' 6" Ø. Lgd.

China. Tchusan Arkipel. Deux Frères. Øgruppen Deux Frères bestaar af 4 Øer, hvis Højde er over 30 Fod. 30° 10' 20" N. Br. 122° 56' 25" Ø. Lgd.

Yang Tse Klang. Fyrskibet „Kio Toan“. Fyret paa Fyrskibet „Kio Toan“ skal den 16de April 1907 forandres til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 17 S., Lys 12 S., Mærke 5 S. Lysevnen forstærkes. 31° 14' N. Br. 121° 48' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Bassova og Øen Bahren (den persiske Golf) er erklæret smittede af Pest.

Kapkoloniens Havne og Havnene paa Reumon er erklæret fri for Pest.

Callao, Etel, Troejillo, Pryta, Pacasmayo (Peru), Iquique Toital og Autofagosta (Chili) er erklæret for pestsmittede.

INDHOLD:

Navigationssvænets Ordning. — Kjøbenhavn, den 27. Juni 1907. — Om Forebyggelse af Ulykker ved giftig Luft i Lasten. — Opgørelse af Fragtens Erstatningspligt under Maanedes-fragt. — Sverigs Sefartsforbindelser. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned. — Sø- og Handelsrets-domme. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. N₁ 4639

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		96	96 ¹ / ₄
Danmark.....		71 ³ / ₄	72 ³ / ₄
Norden.....		96	96 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		71 ¹ / ₄	71 ³ / ₄
Carl.....	91 ¹ / ₄	90 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
Dannebrog.....	87 ³ / ₄ -88	87 ¹ / ₂	88 ¹ / ₄
Skjold.....		70	72
Urania.....		55 ¹ / ₄	56 ¹ / ₂
Union.....		75	75 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		87 ¹ / ₂	88 ¹ / ₄
Hejmdal.....		103	106
Østasiatiske.....		134 ³ / ₄	135
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		30	31
Gorm.....		—	—
Torm.....		68	75
Inga.....		72 ¹ / ₂	75
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		29	33
Foren. Bugser-Selsk.....		60	70
Dansk-russisk Dampsk.....	91 ¹ / ₂	91	91 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....		100	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87 ³ / ₄	88 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie..	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
4 % — — 1. — ..	96	96	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 % — — 7. — ..		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		147 ¹ / ₂	148
Privatbank.....		121 ¹ / ₄	121 ¹ / ₂
Landmandsbank.....		130	130 ¹ / ₄
Handelsbank.....	135 ¹ / ₂ - ³ / ₄	135 ¹ / ₂	135 ³ / ₄
Grundejerbank.....	112-113	112 ¹ / ₂	113
Burm. & Wain.....		92 ¹ / ₂	93
Helsingørs Jærnsk.....		97 ³ / ₄	98 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	171 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	171 ¹ / ₄	171 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....		143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄

Væxelkurs d. 25. Juni 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.20	—
Wien.....	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Juni 1907.

Russiske Noter.....	214.30
4 % Russiske Consols.....	72.75
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	66.25
5 % Mexikanske 1899.....	100.20
5 % Rumænske Stats.....	100.40
4 % — — 1890.....	91.10

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

„Foren. Dampsk.“ 64,000, „Ny foren. Dampsk.“ 26,000, „Norden“ 4,000, „Danmark“ 4,000, „Kbhvn.“ 24,000, „Skjold“ 6,000, „Dannebrog“ 30,000, „Urania“ 12,000, „Carl“ 15,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Østas. Komp.“ 96,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 6,000, „Union“ 12,000.

Møller & Re,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
Kjøbenhavn K.
Telefon { 8901.
6886.

Teknisk Maskinforretning.

Enerrepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Kloksignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Ratter og Uæj og til Hidslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.



Emaljen
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hørig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tigr.-Adr. „Kaydyhr“.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d. 6. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis paa Hotel „Æro“ i Marstal med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur iratrædende og Valg af et nyt Medlem i Stedet for afdøde Skibsreder Olaf Petersen.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1907.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1908.
5. Forhandling angaaende en eventuel Lov om Tilsyn m. m. med Sejlskibe.
6. Sammenslutningen angaaende Minimums Fragtrater m. m.
7. Forslag fra Kredsstyrelsen for Øst-Jylland om at Foreningen skal afholde Rejsseudgifter for Kredsstyrelsernes Medlemmer i Anledning af Generalforsamlinger.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, d. 26. Juni 1907.

P. B. V.

P. Rechner
f. T. Formand.

„Danske Skibsrederes gensidige

I Overensstemmelse med Lovenes § 9 bekendtgøres herve

Kjøbenhavn, den 29. Maj 1907

Aage Bramsen. J. Christensen. C. W. Clausen. Johan Hansen. Chr. Kronman.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- & TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1906

Indtægter.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Udgifter.		Kr.	Ø.	Kr.
Indbetalte Grundpræmier:						Tilbagebetalte Grundpræmier:				
Forsikring i Henhold til Loven		93,552	00			Forsikring i Henhold til Loven		204	00	
Frivillig Forsikring		2,724	00			Frivillig Forsikring		36	00	240
				96,276	00					1,842
Indvundne Renter				2,515	45	Genforsikringspræmie				
						Udbetalte Erstatninger:				
Medlemmernes Konto.						for Dødsfald		22,400	00	
Belastet Ekstrapræmie				113	10	for Invaliditet		11,886	00	
						i Dagpenge		2,901	62	37,187
										836
						Lægebehandling				
						Administrationsudgifter: (Løn-				
						ninger, Lægehonorar, Rejse-				
						udgifter, Kontorleje og andre				12,001
						Kontorudgifter)		5,878	95	
						Etableringsudgifter				
						Heraf afsat paa Etablerings-				
						Konto til fremtidig Amorti-		4,703	16	
						sation				
						medens Resten 1/5 Del løres				1,175
						til Udgift				
						Henlagt til uafgjorte Skader pro				28,674
						1906				
						Medlemmernes Konto.				
						Godskrevet Ristorno				16,947
										98,904
				98,904	55					

Balance Konto.

Aktiver.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Passiver.		Kr.	Ø.	Kr.
Etablerings Konto:						Reserve for uafgjorte Skader for				28,674
Afsat fra Vindings- og Tabs-						1906				
Konto til fremtidig Amorti-				4,703	16					
sation				40,804	97	Diverse Kreditorer.				
Indestaaende i Privatbanken ..						Saldo paa Medlemmernes Konto				16,947
Diverse Debitorer.										
Saldo paa Medlemmernes Konto				113	10					
				45,621	23					45,621

Kjøbenhavn, den 20. April 1907.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.

L. Drechsel.

C. W. Jæger.

Revideret og befundet rigtigt. Kjøbenhavn, den 16. Maj 1907.

V. Bindselev.

J. L. Schouboe.

Forsikringsforening for Søfolk.

Regnskabsaarsberetning for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1906.

R. W. Rasmussen.

N. K. Strøyberg.

D. Torm.

P. N. Winther.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- & TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1906.

Indtægter.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Udgifter.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Udbetalte Grundpræmier.....				47,820	00	Tilbagebetalte Grundpræmier..				40	00
Statens Tilskud				37,380	17	Udbetalte Erstatninger:					
Udvundne Renter				747	80	for Dødsfald	45,300	00			
						for Invaliditet	1,449	00			
						i Dagpenge	1,181	50		47,930	50
Medlemmernes Konto.						Lægebehandling				63	56
Belastet Ekstrapremie				547	93	Administrationsudgifter: (Lønninger, Lægehonorar, Rejseudgifter, Kontorleje og andre Kontorudgifter)	6,049	55		8,124	26
						Etableringsudgifter					
						Heraf afsat paa Etableringskonto til fremtidig Amortisation	4,839	64			
						medens Resten 1/5 Del føres til Udgift				1,209	91
						Henlagt til uafgjorte Skader pro 1906				19,289	10
						Medlemmernes Konto.					
						Godskrevet Ristorno				9,838	57
				86,495	90					86,495	90

Balance Konto.

Aktiver.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Passiver.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Etablerings Konto: Afsat fra Vindings- og Tabs-Konto til fremtidig Amortisation				4,839	64	Reserve for uafgjorte Skader for 1906				19,289	10
Indestaaende i Privathanken ..	9,592	24				Diverse Kreditorer.					
Kassebeholdning. Kontant	32	69				Saldo paa Medlemmernes Konto				9,838	57
Utgodehavende hos Statskassen.											
Rest paa Statstilskud	14,115	17									
				23,740	10						
Diverse Debitorer.											
Saldo paa Medlemmernes Konto				547	93						
				29,127	67					29,127	67

Kjøbenhavn, den 20. April 1907.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

L. Drachsel.

C. W. Jøger.

Revideret og befundet rigtigt. Kjøbenhavn, den 26. Juni 1907.

V. Bindselev.

H. A. Grube.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

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 Tillyes Boghandel.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkestilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmandseksamen I og II Adeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejlsom Dampskibe. Billet, nrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Knutzen & Montgomery.

Indehavere:

M. Jacobsen. K. Roth.

Dansk Skibshandel.

Sunderland.

Seaham Harbour.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

De private Assurandører lim.

I Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cløsefirt.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
 Skibs-Lanterner og Inventarie
 Mølgade Nr. 26, ved Havnen.

New Steamers for sale.

540/550 tons D. W. on 12'—0"
 draht, delivery 5/6 weeks.
 720/730 tons D. W. on 12'—9"
 draht, delivery 7 weeks.
 310/320 tons D. W. on 10'—1 1/2"
 draht, delivery 7/8 weeks.

William Walker

Shipbuilder.

Maryport, England.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling Onsdagen den 3. Juli d. A. Kl. 3 i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Det reviderede Regnskab for 1906 fremlægges, og der afgives Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
 2. Foreningens Dampskibsafdeling foretager Valg af et Medlem til Bestyrelsen i Stedet for Skibsreder D. Torm, der ønsker at fratæde.
 3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.
- Kjøbenhavn, den 29. Maj 1907.

P. B. V.

Aage Bramsen

f. T. Formand.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

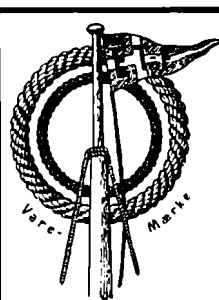
3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, 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.)



Esbjerg

Tøvværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
 Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres
Prislister sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Bilkenelager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25.064.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: HOPPE

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søuger).

SØBORG & BENTIN,

Skibsmæglere.

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen.

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

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans-Förening
og Sjöassuransföreningen „Hoppet“.

Telegramadresse: Rømer.

Karl Bostrøm

Hango, Finland

etabl. 1874.

Dampskibsekspedition og
Speditionsforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Telegramadr.:
„Smithens,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Prices.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition.

Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progress“ „S/P Avance“.

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

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysnings hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. St. Annæ Plads 14. Telefon 28,224.

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15
Telefon 4830

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

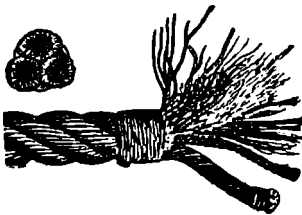
Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste
Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22⁷. Telegram-Adresse: Copenure. Telefon-Nr. 42

Taifuntrosser

(pat. Tyaki, Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. Juli 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilagør Nr. 11.
Forlang min Illustrerede Prisliste.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havørister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1831. Sekretariatet H 1812.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Københavnen.
Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplad 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtare etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 8442.

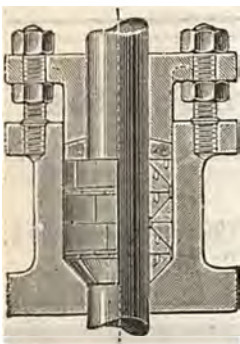
Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1746. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

„Wolverine“ Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs- sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.



Emallien
paalægges varm — 110°
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
bortgaaende Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Løstern, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: „Vard“. Telf. Nr. 63.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22¹. Telegram-Adresse: Copenstura. Telefon-Nr. 42.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd.
Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 6—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forben Martin Niessen

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forrætning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.

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

Navigationsvæsnets Ordning.

(Fortsættelse af Kommissionsflertallets Betænkning).

Tilbage staar at fremlægge et Udkast over Bekostningen ved Kommissionsflertallets Forslag. Betænkningens Overslag herover omfatter dog kun Skolernes Drift, idet man ikke mener at kunne udtale sig om Vilkaarene for en eventuel Overtagelse af de nu eksisterende Skoler.

Under Femaaret 1899—1903 har de godkendte Navigationsskoler haft i Gennemsnit et Antal af 213 Styrmandselever i begge Afdelinger. I samme Tidsrum er gennemsnitlig 161 Elever aarligt bleven indstillet til den almindelige Styrmandseksamen og 103 Elever gennemsnitlig til 2den Afdeling i alle Fag. Saaledes som Skibsfarten udvikler sig, vil dette Antal næppe tiltage i væsentlig Grad, idet den nu anvendte, stadig voksende Type af Skibe bruger et mindre Antal Dæksbefalingsmænd i Forhold til Tonstallet, og ved Beregningen er derfor det nuværende Elevantal lagt til Grund. Endvidere er man gaaet ud fra, at Frekvensen ved de foreslaaede 4 Skoler i de Klasser, disse har tilfælles, vil blive omtrent ens.

Efter Flertallets Forslag vil der til Forberedelsen til Styrmandseksamen udkræves en Tid af 12 Maaneder og til Skibsførereksamen 1ste Afdeling 6 Maaneder, og Antallet af Elever i hver af de 4 Skoler bliver derefter c. 40 til Styrmandseksamen og 13 til Skibsførereksamen 1ste Afdeling, hvortil kommer et forholdsvis ringe Antal af Sætte- og Fiskeskipperelever.

Herefter bør der oprettes ved hver Skole 1 Klasse for Skibsførereksamen, 2 Klasser for Styrmandseksamen og 1 Forberedelsesklasse. Ved Skolen i Kjøbenhavn maa der tillige oprettes en Klasse for Skibsførereksamen 2den Afdeling, hvori Undervisningen ligeledes er paaregnet at andrage 6 Maaneder.

Med Afbenyttelse af lignende Overslag i 1886-Kommissionens Betænkning og af Røgnskabet for Kjøbenhavns Navigations-skole, der har et omtrent tilsvarende Antal Elever, kommer Flertallet til følgende Resultat:

Lærerløn. Ved hver Skole ansættes en Forstander, 2 faste Navigationslærere og 1 Assistent. Disse besørger Undervisningen i Matematik, Naturlære, Navigation, Sømandskab, Geografi og Vejrlære samt vejleder Eleverne under deres praktiske Øvelser. Særlige Lærere antages i Dansk, Engelsk, Søret og Handelslære, Maskinlære og Sygepleje; deres Lønning er beregnet à 2 Kr. pr. Time.

Skolens aarlige Timeantal beregnes efter 48 Uger, og det ugentlige Antal Undervisningstimer — 39 i hver af Skolens 4 Klasser — ialt 156 fordeles efter de forskellige Fag saaledes: Dansk 17, Engelsk 14, Matematik, Naturlære 44, Navigation 56, Sømandskab 11, Søret, Handelslære 8, Sygepleje 2, Geografi, Vejrlære 4. Hertil kommer yderligere i den ene af Styrmandsklasserne 4 ugentlige Timer i Maskinlære.

Herefter anslaaes Lærerlønningen til:

1 Forstander	5,500 Kr.
2 Navigationslærere à 3,500 Kr.	7,000 "
1 Assistent	1,800 "
Lærer i Dansk, 816 T. à 2 Kr.	1,632 "
— i Engelsk, 672 T. à 2 Kr.	1,344 "
— i Søret og Handelslære, 384 T. à 2 Kr.	768 "
— i Maskinlære, 192 T. à 2 Kr.	384 "
— i Sygepleje, 96 T. à 2 Kr.	192 "

Aarlig Lærerløn pr. Skole 18,620 Kr.

Ved Skolen i Kjøbenhavn kommer hertil yderligere Undervisningen til Skibsførereksamen 2den Afdeling,

hvorved er paaregnet, at 1 ekstra Navigationslærer giver Undervisning i Matematik, Naturlære og Navigation, og at særlige Lærere haves i de øvrige Fag. Det ugentlige Timetal er her sat til 36, fordelt saaledes: Engelsk 5, Matematik 12, Naturlære 3, Navigation 8, Skibbygning 4, Søret og Handelslære 4.

Under de samme Forudsætninger som ovenfor med Hensyn til Skoleaarets Længde og Timebetalingen bliver den aarlige Lærerløn i denne Klasse 4,748 Kr. eller c. 5,000 Kr.

Omkostningerne for en enkelt Skole kan herefter anslaaes til:

Lærerløn	18,620 Kr.
Husleje, Materiellets Vedligeholdelse og Fornyelse ...	4,000 "
Brændsel og Belysning	700 "
Opsyn og Rengøring	1,300 "
	24,620 Kr. eller c. 25,000 Kr.

Til de 4 Skoler bliver Udgiften altsaa 100,000 Kr. og med den ekstra Klasse ved Kjøbenhavns Skole ialt 105,000 Kr.

Paa Statsregnskabet for Navigationsvæsnets er følgende Poster opført for Finansaaret 1904—05:

	Kr. Ø.
a. Lønninger og Vederlag til Eksamenkommissionen, Rejseudgifter for samme m. m.	17,057.69
b. Tilskud til de godkendte Navigationsskoler	25,500.
c. Understøttelse til værdige og trængende Elever	30,000.
d. Til Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater	3,000.
e. Understøttelse til fhv. Navigationslærere.	6,400.
	81,957.69

Af disse Poster vil d. og e. ikke blive berørt af Forslaget, medens b. og c. vil bortfalde.

For a.'s Vedkommende udkræver Flertallets Forslag én Meddommer i Stedet for de nuværende to, og Reduktionen i Antallet af Eksaminer vil medføre en Besparelse i Rejseudgifter for Navigationsdirektøren og Meddommeren, medens der paa den anden Side tilkommer Lønninger for de særlige Censorer, samt nogle Rejseudgifter for Lærere, som skal eksaminere ved Skibsførereksamen 1ste Afdeling. Det antages, at der herved fremkommer en mindre Besparelse paa denne Konto.

Det har hidtil været Brug, at Eleverne betalte 20 Kr. pr. Maaned i Skolepenge, og at Statens Bidrag under Post c. af 30,000 Kr. fordeltes mellem de værdigste af dem, hvilket praktisk taget betød, at den største Del af Skolepengene blev Eleverne eftergivet. Naar Skolerne overgaar til Statskoler, forekommer det imidlertid Kommissionsflertallet, at Skoleundervisningen bør være fuldkommen fri, idet man derved vil lette Adgangen for alle Klasser i Samfundet.

Under denne Forudsætning vil den fremtidige Udgift til Navigationsundervisningen paa Statsregnskabet stille sig saaledes:

	Kr. Ø.
a. opført som nu, men antagelig mindre ..	17,057.69
d. som nu	3,000.
e. som nu	6,400.
Til Skolernes Drift	105,000.
	131,457.69

eller c. 50,000 Kr. mere aarligt end med den nuværende Ordning, en Merudgift, der næppe kan forekomme for stor, naar den — foruden fuldkommen fri Undervisning — skaffer Garanti for en vel instrueret og oplyst Klasse af Dæksbefalingsmænd i Handelsflaaden.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 4. Juli 1907.

I Følge „Sh. Gaz.“ har den engelske Regering som Svar paa en Forespørgsel i Overhuset angaaende Forhandlingerne om en international Lastelinje Bestemmelse forleden udtalt følgende:

Det er umuligt paa det nuværende Tidspunkt at give fyldestgørende Oplysninger med Hensyn til de Fremskridt, der er gjort i Forhandlingerne om en international Lastelinje Bestemmelse. Der føres stadig Forhandlinger med Tyskland.

De omarbejdede Fribords Tabeller, der er antaget af Board of Trade og udgivet i Begyndelsen af 1906, blev tilsendt den tyske Regering, som derefter foreslog, at der skulde afholdes et Møde af britiske og tyske Repræsentanter til at forhandle desangaaende i Hamburg. Medlemmer af Board of Trade, Lloyds Register, British Corporation og Bureau Veritas overvejede Sagen, og Resultatet af deres Sammenligninger mellem de britiske og tyske Regulativer blev meddelt den tyske Regering i Maj Maaned d. A. med en Bemærkning om, at de britiske Repræsentanter var villige til at møde de tyske Repræsentanter som foreslaet. Man afventer nu den tyske Regerings Svar.

Regeringen tilføjede yderligere, at Board of Trade anser det for ønskeligt først at komme til en Overenskomst med Tyskland, da man mener, at dette vil lette Forhandlingerne med de andre Regeringer.

Navigationsvæsnet i Sverig. Handels- og Sjøfartsnævnden i Gøteborg har, efter hvad der meddeles i norske Blade, til Kommercekollegiet afgivet en Udtalelse om et af dette udarbejdet Forslag til Reform af Navigationsundervisningen. Forslaget gaar ud paa en Skærpelse af de Fordringer, som bør stilles til svenske Skibsførere og Styrmande, Forlængelse af Skoletiden, bedre Kundskaber i Maskin- og Elektricitetslære og andet. Handels- og Sjøfartsnævnden udtaler sig til Gunst for Forslaget og foreslaar desuden en Del videregaaende Fordringer særlig i de Fag, som Eleverne har mest Nytte af under deres Arbejde. Endvidere fastholder Nævnden med Styrke Kravet om, at Navigationskollegiets Lærere bør have højere Løn, end de nu har.

Nævnden udtaler endvidere, at Staten bør medvirke til, at der anskaffes sejlene Skoleskibe til Uddannelse af snavel Befalingsmænd som Mandskab, idet det særlig er paa Sejlskibene, at de unge faar Grundlaget for deres Sømandskundskaber.

Tysk Søretssag. Ved Søretten i Hamburg behandlede den 26. Juni d. A. den danske Skonnert „Hansine“s Forlis.

„Hansine“, der er bygget i 1868 og hjemmehørende paa Thurø, maaler 148 Netto Reg.-Tons og førtes af Kapt. Nielsen. Skibet befandt sig paa Rejse fra Åbo til Bremen med Træ, da det den 19. Juni Kl. 8 om Morgenen strandede i Westertill paa Hoghorn. Mandskabet blev reddet i en Redningsbaad fra et af Fyrskibene paa Elben, men Kaptajnen selv gik først fra Borde, da han indsaa, at Skibet ikke kunde reddes. Vinden var da VNV. og blæste med en Styrke af 7—8.

Efter Kapt. Nielsens Forklaring passerede Skibet Weser Fyrskib Kl. 4 $\frac{1}{2}$ om Morgenen d. 19. Juni i en

Afstand af 1 Kml., og derefter sattes Kursen efter Weseren. Imidlertid blæste det op til Storm, og det blev usigtbar Luft. Man satte nu Kursen efter Rotesand Fyrtaarn, men i en haard Regnbyge blev Skonnerten drevet ned mod Westertill, kom saa pludselig paa Grund og kunde ikke ved Hjælp af Sejlene bringes flot igen. Kaptajn Nielsen, der har ført Skibet i 8 Aar, havde gjort alt for at bringe Skibet af Grunden. Kort før Strandingen havde man observeret Masten af et strandet Skib. To Slæbedampere, der var gaaet ud fra Cuxhaven, kunde paa Grund af det stormende Vejr ikke komme hen til Skibet. Kaptajnen mener, at Strandingen skyldtes Strømforsætning. Af Vidnernes Forklaring, der i det væsentligste var i Overensstemmelse med Kaptajnens, fremgaar det, at hverken Log eller Lod var bleven benyttet, siden man havde passeret Weser Fyrskib. Da Grundstødningen fandt Sted, løb Skonnerten en Fart paa 4 $\frac{1}{2}$ à 5 Knob. Skibets Kompasser var for en Maanedstid siden bleven eftersat og berigtiget i Kjøbenhavn.

Af Sørettens Kendelse fremgaar det, at Ulykken ikke skyldes Mangler i Farvandsafmærkningen eller Fejl fra Lods væsnets Side.

Sejladsen paa Argentina. Malmø, 26. Juni. Rederiet Nordstjernen har i Følge privat Meddelelse til „Malmötidningen Skånska Aftonbladet“ i Sinds at indsætte yderligere 2 Dampere, hver paa 6,000 Tons, i Ruten Sverig—Argentina Grunden til denne Selskabets Forholdsregel er at søge i den Konkurrence, der er bleven stillet i Udsigt fra dansk Side. Hensigten med Udvidelsen er at besørge de betydelig forøgede Fragter af Majs, der beregnes at ville blive en Følge af Nedsættelsen i Majstolden.

Dampskibsforbindelsen mellem Norge og Island. Kristiania, 1. Juli. (Ritz. Bur.). Stortinget har i Dag med 78 St. mod 44 vedtaget Indstilling angaaende Bevilling til Statsbidrag til Wathnes Arvinger til en fast Dampskibsrute paa Færøerne og Island. Statsbidraget er paa 10,000 Kr.

Norges Abonnement paa Vejrtogrammer. Kristiania, 29. Juni. (Ritz. Bur.). Stortinget bevilgede i Dag enstemmigt indtil 3,250 Kr. for Budgetterminen til Abonnement paa Vejrtogrammer fra Island og Færøerne. Endvidere samtykkedes i, at der afsluttes Overenskomst med det store nordiske Telegrafelskab i Kjøbenhavn om Abonnement for 5 Aar paa saadanne Telegrammer mod en Aarsafgift svarende til 6,000 Francs.

Redningsvæsnet. Der er i Følge „Vendsyssels Tidende“ indløbet Meddelelse til Redningsbaadstationerne langs Vestkysten om, at man paa Finansloven for næste Aar vil opføre Lønforhøjelse for samtlige ved Redningsbaadene ansatte Redningsmænd. Derimod faar de ved Raketstationerne ansatte ingen Lønforhøjelse.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmande bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, den besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uder Udgift for Sømanden.

Gensidig Løsreforsikring for Officerer i Dampskibe.

Fra Port-Said skrives til os d. 24. Juni:

Hr. Redaktør! Kunde en lille, blid Bemærkning maaske finde Plads i Deres meget ansete Blad:

Naar en Institution, der kalder sig „Gensidig Løsreforsikring for Officerer i Dampskibe“ udsteder følgende Erklæringer til sine Medlemmer:

Det meddeles Dem herved, at Foreningen har udbetalt følgende Erstatninger:

(Skibenes Navn og de „udbetalte“ Erstatninger nævnes dernæst), hvorefter der tilføjes udfor Totalsummen.

„hvilket Beløb fordeles paa Medlemmerne saaledes, at hver har at betale o. s. v.“

er saa ikke Medlemmerne berettiget til at tro, at Foreningen virkelig har udbetalt alle disse Penge og nu kræver dem ind igen for at faa den rette Balance i Kassen?

Jeg spør' blot.

For jeg troede selv saaledes, til jeg kom i den kedelige Situation at maatte indsende en Fordring for Brandskade til den Forening, hvor jeg uden at mistænke den et Øjeblik nu i en halv Snes Aar har indbetalt mine Bidrag.

Men Ventetiden er en lang Tid, og selv om Kassereren for at lysne Humøret lidt hos et „ventende“ Medlem lover denne, at „i en nær Fremtid skal Pengene blive udbetalt,“ saa gaar dog baade den nære Fremtid og den, der ligger lidt længere borte, og den helt langt væk — og stadig faar man ingen Penge.

I Dag er det akkurat 9 — ni — Maaneder siden, en klækkelig Del af mit Habengut brændte, og 8½ Maaned siden at Bestyrelsen — i hvert Fald Kassereren — havde min Meddelelse derom i Hænde.

Og jeg gaar stadig og venter — og glæder mig til det en Gang kommer og spekulerer paa, om Bestyrelsen nogensinde ser de Breve, jeg skriver til den, eller om disse Epistler kun anvendes til at fylde Kassererens Papirkurv med, skønt de altid er adresseret til Bestyrelsen.

Og jeg forundrer mig over Kassererens gode Hjærte, der endogsaa faar ham til at love, at paa den og den bestemte Dag skal man faa hele Summen i Lommen. Ja, det er et rart Menneske — men han har, sin Godhed til Trods, en saa daarlig Hukommelse, at naar Dagen oprinder, ja saa kan han skam ikke huske — og har jeg virkelig sagt. — — —

Men sidst jeg var hjemme, blev jeg glædelig overrasket. For jeg modtog et af Bestyrelsen udstedt og af Kassereren egenhændig underskrevet Dokument, der meddeler mig, at min Erstatning er udbetalt.

Hurra for den gensidige. Nu gælder det bare om at finde, hvor Pengene er udbetalt og til hvem; og derfor spørger jeg Bestyrelsen: Hvor er Pengene, og hvem har dem, og hvorfor faar jeg dem ikke selv?

Jeg „venter“ at faa dette at vide og er saalænge, Hr. Redaktør, forventningsfuld,

med Højagtelse
E. Juul-Hansen.
Fører af S/S „Anamba“.

Nordisk Skibsrederforenings 18de Aarsberetning.

Den 31te December 1906 var der i Foreningen indtæget 1,714,189 Tons mod 1,656,803 Tons den 31te De-

cember 1905, saa at Fremgangen har været 57,386 Tons. Tonnagen fordelte sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge:	1,034,334	mod i Fjor	993,537
Sverige:	323,620	mod i Fjor	315,655
Danmark:	301,621	mod i Fjor	293,927
Andre Lande:	54,614	mod i Fjor	53,684

Antallet af „personlige“ Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 169.

Af Tonnagen er 60,324 Tons indmeldt efter § 7 og betaler 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen ogsaa overtager de i Lovenes § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overtage, hvis Skibet var forsikret.

Blandt de mange Sager af almindelig Betydning for Skibsfarten, som i Aarets Løb er behandlet, kan nævnes følgende:

Impuesto de Transportes. Indbyrdes modsigende Domme har foranlediget adskillig Misforstaaelse og Uklarhed med Hensyn til Betaling af disse Afgifter. Hertil kommer, at en af den spanske Regering udstedt Forordning er i direkte Modstrid med en af Spaniens Højesteret afsagt Dom, som gaar ud paa, at Ladningsejerne maa betale denne Afgift, naar intet andet er vedtaget. De underordnede Domstole synes ikke at respektere Højesterets Afgørelse. Under denne Tingenes utilfredsstillende Tilstand fandt Bestyrelsen at burde søge det oplyst ad officiel Vej, hvem Afgiften i sidste Instans paahviler; men man har derved kun faaet bekræftet, hvad man vidste i Forvejen, nemlig at den spanske Generaltoldstyrelse i Overensstemmelse med nævnte kgl. Forordning er af den Formening, at Impuesto de Transportes er en Skat paa Skibet, og at følgelig Rederen i Mangel af anden Aftale ikke kan fordre Regres hos Ladningsejeren. Det kan herefter ikke forventes, at Bestyrelsen vil optage flere saadanne Sager, naar det ikke klart og tydeligt er fastslaaet i Kontrakten, at Ladningsejeren skal betale disse Afgifter.

Den ny engelske Søfartslov. I Anledning af den ny engelske Søfartslov, der som bekendt i sin oprindelige Form gik ud paa, at Board of Trade's Lasteregler skulde gøres anvendelige ikke alene paa Skibe, som var overlastet ved Afgangen fra en britisk Havn, men ogsaa paa Skibe, som indkom til britisk Havn med Lastemærket over Vandlinjen, naar det kunde bevises, at de ved Afgangen fra udenlandsk Havn havde haft Mærket under Vand, indsendte den norske Bestyrelse til den norske Regering en Forestilling desangaaende, paa samme Tid som den danske og svenske Bestyrelse underrettedes om, hvad der fra den norske Bestyrelses Side var gjort i Anledning af dette for Skibsfarten vigtige Spørgsmaal for det Tilfælde, at disse skulde ønske at foretage en lignende Henvendelse til deres Regeringer. Som bekendt bortfaldt senere dette Forslag, og Bestemelsen er ikke optaget i den nu vedtagne Lov.

Spørgsmaal om Indførelse af Strejkloksauler i Certepartier behandlede paa Generalkonferencen i Gøteborg og er senere optaget af The Baltic and White Sea Conference.

Det norske Konsulatvæsen. Paragraf 21 i den almindelige norske Konsulatinstruktion bestemmer, at ved Besættelsen af Konsulatposter bør som Regel indhentes Erklæring fra Nordisk Skibsrederforenings norske Bestyrelse og fra Den norske Handelsstands Fællesforening. I Henhold til denne Bestemmelse har Bestyrelsen paa Foranledning af Udenrigsdepartementet afgivet Udtalelse angaaende Besættelse af flere saadanne Poster.

Bestyrelsen har udtalt sig imod Indførelse af en særlig Eksamen som Betingelse for at kunne blive udsendt som norsk Konsul.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. Ved Oprettelsen af dette Forbund paa det konstituerende Møde i Kjøbenhavn i September Maaned var Foreningen repræsenteret ved Bestyreren.

The Baltic and White Sea Conference. Som sædvanlig har Foreningen i 1906 staaet i livlig Rapport med Konferencen og har, naar der har været Lejlighed hertil, støttet dens Arbejde for at forbedre Certepartierne.

Forøvrigt har Bestyrelsens Arbejde i Fjor som tidligere væsentlig bestaaet i Ordning af de mangfoldige Sager, som indbringes for Foreningen. Naar det ikke har været muligt at faa dem ordnet uden Proces, har Bestyrelsen, som tidligere, besluttet saadanne Sagers Overtagelse for Foreningens Regning, naar Bestyrelsen har fundet, at der var Chance for at opnaa et gunstigt Resultat. De saaledes for Foreningens Regning førte Sager, som frembyder noget af særlig Interesse, findes refereret i Cirkulæret. De i forrige Aarsberetning refererede Liggedagsaffærer i Aleksandria er for 2 Skibes Vedkommende afsluttet i Løbet af Aaret, og der er indkasseret tilsammen £ 756 i Erstatning for Tidstab. De øvrige 8 Sager er ogsaa senere vunden og afsluttet, og Foreningen har ialt indkasseret i Liggedagspenge i disse 10 Sager c. Kr. 115,000 for Rederierne.

En meget stor Del af de indkomne Sager har været Stridigheder under Maanedscertepartier, og et Flertal af disse er mod amerikanske Befragtere, mod hvilke der i de fleste Tilfælde maa procederes, medførende store Omkostninger, da Certepartiets Voldgiftsklausul ikke er forbindende i Amerika.

I Aaret 1906 registreredes 922 Sager. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 158 for Bestyrelsen.

Heraf er vundet 10 (heraf senere appelleret 3), tabt 6 (heraf senere appelleret 1), forligt 45 (15 med det fulde Beløb), opgivet 3, ikke overtaget 13, medens 81 endnu er for Retten.

Siden Foreningens Stiftelse i 1889 og indtil Udgangen af Aaret 1906 har der været forelagt Foreningen 7,306 Sager.

I de 8 Aar, der er hængaet siden de ny Love traadte i Kraft, har Antallet været 5,577 eller c. 700 pr. Aar.

De fleste af disse Sager er gennem Foreningen ordnet i Mindelighed. Hvor dette ikke er lykkedes, er Sagerne forelagt Bestyrelsen til Afgørelse af, hvorvidt Proces skulde anlægges for Foreningens Regning.

I de nævnte 8 Aar er 869 Sager forelagt Bestyrelsen. Heraf er vundet 197, tabt 72 (af disse er 21 Sager under Appel), forligt 355, opgivet 63, ikke overtaget 68, medens 114 endnu er for Retten.

Foreningen havde pr. 31. December 1906 for sin Regning ialt 135 Processer verserende i forskellige Lande.

Paa det nedenfor gengivne Regnskabsuddrag vil man finde en ny Post, nemlig Bidrag til Livsforsikringspræmie for Personalet, som er opført i Henhold til en Beslutning tagen af den samlede Bestyrelse.

Ekstrakt af Nordisk Skibsrederforenings Regnskab for 1906.

Indtægter:

Udgifter:

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Drifts-Konto.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Beholdning pr. $\frac{1}{4}$ 1906			45,693	90	Bladhold, Telefon, Avertissement. Kurstab, elekt. Lys og diverse Smaaudgifter	2,877	54		
Kontingentbidrag for 1906	120,299	98			Husleje	2,400	00		
Resterer	712	74			Provision til Foreningens Agenter	5,798	52		
	119,587	24			Porto og Telegrammer	4,684	07		
Fragaar som uerholdeligt	491	00			Lønninger	29,915	99		
	119,096	24			Trykning af Cirkulærer, Aarsberetning etc.	2,173	60		
Indbetalte Restancer	469	94			Kontorekvisiter	2,504	18		
Bidrag for 1907	27	00			Rejseomkostninger	898	70		
			119,593	18	Generalfors. og Bestyrelsesmøder	2,993	46		
Indvundne Renter			3,071	82	Domssamlingen	250	00		
					Lokalbestyrelsen ifl. Lovenes § 19	2,600	00		
					Foreningens Bidrag til Procesførelse og juridisk Bistand	59,937	29		
					Bidrag til Livsforsikringspr. f. Personalet	1,040	00		
					Inventar og Bibliotekets Forøgelse			117,873	85
					Kontant Beholdning			545	67
					(heri indbefattet Reservefond ifl. Lovenes § 27, der nu udgør Kr. 15,241,89).			49,939	88
			168,358	90				168,358	90

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Minimalfragter

vedtagne i Fællesmøde den 25.—27. Februar 1907

af

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. — Verband deutscher Küstenschiffer. — Norsk Sejlskibsrederforening. — Vestkustens Sjøfartsförening. — Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Omstaaende Fragter gælder pr. Ton af 1000 Kg. Rugbasis med et Tillæg af $20\frac{1}{2}$ pCt. for Havre, 8 pCt. for Boghvede, 3 pCt. for Bryggeribyg, 10 pCt. for Foderbyg, andre Ladninger i Forhold hertil, foruden sædvanlig Gratifikation. Sluttedlens eller Certepartiets Dato er bestemmende for Tiden for Fragt slutningen.

Sommerfragterne gælder fra 1. Maj til 31 August, Vinterfragterne fra 1. September til 30 April, hvor ikke andet er nævnt.

Disse Minimalfragter træder straks i Kraft.

Rmk.	Pr. Ton af 1000 Kg. (Rugbasis)	
	Pr. Ton af 1000 Kg. (Rugbasis)	Rmk.
Königsberg, Memel, Danzig	8.00 7.50	7.50 7.50
Elbing, Libau Windau.....	8.50 8.00	8.00 8.00
Danske Havne nordl. Aarhus	5.75 5.25	5.25 4.25
Danske Sundhavne	6.50 6.00	6.00 5.00
Bornholm	5.75 5.25	5.25 4.25
Isefjord, Randers.....	7.00 6.50	6.50 5.50
Roskildefjord.....	8.00 7.50	7.50 6.50
Mariagerfjord	7.00 6.50	6.50 5.50
Aalborg, Frederikshavn ...	7.00 6.50	6.50 5.50
Limfjord	8.00 7.50	7.50 6.50
Svenske Kattegatshavne til Kullen	6.00 5.50	5.50 5.00
Svenske Sundhavne mellem Kullen og Smyge Huk ..	6.00 5.50	5.50 5.00
Sydsvellig, Smyge Huk—Kalmar incl., Gotland ...	6.00 5.50	5.50 5.00
Sverrigs Østkyst mellem Kalmar og Stockholm incl. Havne mellem Stockholm og Sundsvall	7.00 6.50	6.50 6.00
Ems til Papenburg	7.00 6.50	6.50 6.00
Jade, Weser Bifloder	8.00 7.50	7.50 7.00
Weser til Bremen	6.50 6.00	6.00 5.50
Elbens Bifloder	7.00 6.50	6.50 6.00
Elben til Hamburg—Harburg	8.00 7.50	7.50 7.00
Slesvig-Holstens Vestkyst	8.50 8.00	8.00 7.50
Hoyer	7.00 6.50	6.50 6.00
Rendsburg	7.00 6.50	6.50 6.00
Slesvig-Holstens Østkyst	7.00 6.50	6.50 6.00
Slesvig By	7.00 6.50	6.50 6.00
Lübeck	6.00 5.50	5.50 5.00
Rostock, Wismar	6.00 5.50	5.50 5.00
Stralsund, Greifswald, Wolgast	7.00 6.50	6.50 6.00
Demmin	6.00 5.50	5.50 5.00
Anklam, Barth	6.00 5.50	5.50 5.00
Stettin	6.00 5.50	5.50 5.00
Kolberg, Rügenwalde, Stolpemünde	6.00 5.50	5.50 5.00
Königsberg, Memel, Danzig	6.00 5.50	5.50 5.00
Elbing	6.00 5.50	5.50 5.00
Libau, Windau	6.00 5.50	5.50 5.00
Bornholm	6.00 5.50	5.50 5.00
Danske Havne nordl. Aarhus	6.00 5.50	5.50 5.00
Danske Sundhavne	6.00 5.50	5.50 5.00
Isefjord	6.00 5.50	5.50 5.00
Roskildefjord	6.00 5.50	5.50 5.00
Randers, Mariagerfjord	6.00 5.50	5.50 5.00
Aalborg, Frederikshavn	6.00 5.50	5.50 5.00
Limfjord	6.00 5.50	5.50 5.00
Svenske Kattegatshavne til Kullen	6.00 5.50	5.50 5.00
Svenske Sundhavne mellem Kullen og Smyge Huk	6.00 5.50	5.50 5.00
Sydsvellig, Smyge Huk—Kalmar incl., Gotland	6.00 5.50	5.50 5.00
Sverrigs Østkyst mellem Kalmar og Stockholm incl. Havne mellem Stockholm og Sundsvall	7.00 6.50	6.50 6.00

BYGLASTER STEN FRA NORGE MURSTEN KALKSTEN KALKMEL	Havne mellem Køge og Masned- sund; Stege og Stubbebjerg incl. Øvrige sjællandske Havne samt Lolland og Falster (Roskilde, Nysted og Saksøbjerg udelukket)	Fyn, Langeland, Æro	Jylland nordl. Aarhus samt Odense, Nysted, Saksøbjerg, Samse	Mellem Aarhus og Frederikshavn (ikke vesten for Aalborg)	Limfjorden vest for Aalborg	Bornholm	Svenske Havne mellem Kullen og Falsterbo	Halmstad	Falkenberg, Warberg	Göteborg	Mellem Göteborg og Strömstad	Fra Falsterbo til Karlskrona.	Karlskrona, Kalmarsund (nordligst Oscarshamn)	København	Østkysten af Slesvig-Holsten (Sles- vig By og Rendsburg udelukket)	Königsberg, Danzig	Nykøbing F., Saksøbjerg, Bandholm, Nakslov	Mullerup, Kallundborg, Korte- munde, Nyborg, Svendborg, Faa- borg, Assens, Langeland og Æro	Middelfart, Børgense, Odense samt jyske Havne nordligst Aarhus	Aalborg, Sæby, Frederikshavn	Danske og svenske Sundhavne vest- ligst Karrebæksmunde, Nykøb. F.	Jyske Havne	Christiania, Drammen, Skien	Øvrige østnorske Havne	
Fra Kjøbenhavn	10 12	12 14	13 15	14 16	15 17	18 25	14 17	8 10	12 14	14 16	16 20	16 20	14 18	16 20											
Gode danske Øhavne (Sakskjøbing og Ny- sted 2 Øre højere) ..				13 15	15 18	18 25	15 18	12 14	14 16	16 18	16 20	16 20	15 18	16 20											
Aarhus (andre jyske Havne sænden for Aarhus i Forhold) ..	13 15	12 14	12 14		12 14	16 22	15 18	12 14	14 16	14 16	16 18	16 20	15 18	16 20											
Aalborg Cement pr. Tønde	50 55	50 55	50 55				55 60							40 45	50 55	60 70									
Mariager Cement pr. Tønde	55 60	55 60	55 60				65 70							45 50	55 60	65 75									
Fakse Kalksten pr. Kubikf.	Kr. 14 16		(Kalksten til Wis- mar 3 M. pr. Ton)				Kr. 18 20		(Kalk-13 13 mel 15 15)					Kr. 18 20	Kr. 16 18	Kr. 18 20	Kr. 20 22	Kr. 22 25							
Bornholm																				16 20	20 25				
Fra danske Øhavne...		(Indtil 100 Tons d. V.)																					35 35	92 1/4 92 1/4	

NB. Alle Fragter er ansatte i Øre pr. 50 Kg. medmindre andet er nævnt.

Mursten fra danske Provinshavne til Kjøbenhavn 6 Kr. pr. 1000 Stkr. 2 $\frac{1}{2}$, Kg. Sten.

Nærliggende Pladser som Stubbekjøbing, Fakse o. s. v. (Sundet ikke medregnet) 4 $\frac{1}{2}$, Kr. pr. 1000 Stkr. 2 $\frac{1}{2}$, Kg. Sten.

Laster mellem danske Provinshavne (Bornholm udelukket) i Forhold til Raterne fra Kjøbenhavn og Øhavnene.

STEN FRA NORGE.

FELDSPAT: Fra syd- og østnorske Havne (Drammensfjord og Christianiafjord Nord for Moss $\frac{1}{2}$, Mark Tillæg) til tyske Østersehavne fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{21}{8}$ pr. 1000 Kg. Mark 5.50, fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{26}{8}$, pr. 1000 Kg. Mark 6.00.

STENHELLER: Fra Drammensfjord til tyske Østersehavne fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{21}{8}$ pr. 1000 Kg. Mark 6.00, fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{26}{8}$, pr. 1000 Kg. Mark 7.00.

BROSTEN: Frederiksstad, Frederiksh. og Idekjord til tyske Østersehavne fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{21}{8}$ pr. 1000 Kg. Mark 5.50, fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{26}{8}$, pr. 1000 Kg. Mark 6.00.

BLOKSTEN: Fra norske Havne til tyske Østersehavne fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{21}{8}$ pr. 1000 Kg. Mark 6.50, fra $\frac{1}{2}$ - $\frac{26}{8}$, pr. 1000 Kg. Mark 7.50.

STEN fra svenske Havne pr. Ton af 1000 Kg.	Elben til Hamborg—Hamburg	Elbens Bifloder	Weser, Jade, Eider, Slesvig-Holstens Vestkyst	Ems til Papenburg	Kiel, Flensborg, Holtenuau, Ekern- færde	Neustadt	Lübeck, Wismar, Rostock	Stralsund, Greifswald, Stettin, Kol- berg, Rügenwalde, Stolpeminde	Neufahrwasser, Danzig, Königsberg	Rendsborg	Brunsbüttel	Skagen, Frederikshavn	Aalborg	Banders, Aarhus samt danske Sundhavne	Øvrige Belthavne	Isefjord, Limfjord, Mariagerfjord	Svenske Sundhavne	Trelleborg, Ystad
	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Göteborgs og Bohusläns Havne	5.00	5.50	6.00	6.25	4.00	4.25	4.50	4.50	5.00	4.50	4.75	2.50	3.00	3.25	3.50	4.00	2.75	3.50

Strömstad { til Göteborg } pr. 1000 Teglsten $\frac{1}{4}-\frac{1}{10}$ Kr. 6.00.
 { eller omvendt } " 1000 " $\frac{1}{10}-\frac{1}{4}$ " 6.50.

Andre Laster Kr. 2.50 pr. Ton d. V.

Frederiksstad { til Göteborg } pr. 1000 Teglsten $\frac{1}{4}-\frac{1}{10}$ Kr. 6.00.
 { eller omvendt } " 1000 " $\frac{1}{10}-\frac{1}{4}$ " 6.50.

Göteborg { Uddevalla Kr. 2.00 pr. Ton d. V. }
 { Lysekil " 2.00 " " " } eller omvendt.
 { Marstrand " 1.50 " " " }

Lysekil—Uddevalla eller omvendt Kr. 1.75 pr. Ton d. V.

Halmstad Strand samme Fragt som Lysekil.

Fra Havne nord for Smögen 25 Øre eller 25 Pf. mere pr. Ton. Fra Havne syd for Göteborg 50 Øre eller 50 Pf. mindre pr. Ton.

Ovenstaaende Stenfragter sluttet pr. Ton af 1000 Kg.

Lastning i Tur for Skibe indtil 150 Tons d. V., højest 6 Dage, fra den Dag Skibet er paa Ladepladsen færdig til at lade.

Til Losning — ikke Turlosning, saafremt ikke lokale Forhold absolut nødvendiggør dette — 4 Dage.

Overliggedagspenge for Skibe mellem 120—150 Tons d. V. 30 Kr. pr. Dag, andre Størrelser i Forhold hertil.

Kajkutymen bortfalder.

Paa Ladepladsen klarerer Skipperen hos den Mægler, der har sluttet Fragten, paa Lossepladsen hos hvem han vil.

STEN fra svenske Havne pr. Ton af 1000 Kg.	Elben til Hamborg—Hamburg	Elbens Bifloder	Weser, Jade, Eider, Slesvig-Holstens Vestkyst	Ems til Papenburg	Kiel, Flensborg, Holtenuau, Ekernfærde	Neustadt	Lübeck, Wismar, Rostock	Stralsund, Greifswald, Stettin, Kolberg, Rügenwalde, Stolpeminde	Neufahrwasser, Danzig, Königsberg	Rendsborg	Brunsbüttel	Eider
	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.	Rmk.
Blekinge.....	4.50	5.00	5.50	6.00	4.50	4.50	4.50	4.00	4.00	4.50	4.50	
Småland.....	5.00	5.50	6.00	6.00	5.00	5.00	5.00	4.50	4.50			
Norrköping Distr. (Gotland incl.)	5.00	5.50	6.00	6.00	5.50	5.50	5.50	5.00	5.00			
Stockholms Skærgaard	5.50	6.00	6.00	6.50	6.00	6.00	6.00	5.50	5.50			
Limhamn											4.50	4.50

LASTER

til

Østersøen, Bottenhavet og finske Bugt.

Dedvægtsberegning pr. Ton af 1000 Kg.

Fra Sundhavn—Østkysten fra Oscarshamn til og med Stockholm .	Kr. 3.50	Fra Sundhavn—Raumo til og med Christinesstad .	Rmk. 5.00
" — Mälaren .	4.00	" — Bjerneborg Stad .	" 5.50
" — Østkysten fra Stockholm til og med Sundsvall .	3.50	" — Fra og med Wasa til og med Jacobstad .	" 5.50
" — Sundsvall .	4.00	" — Fra Jacobstad til og med Torneå .	" 6.00
" — Umeå .	4.50	" — Finske Bugt til og med Helsingfors .	" 5.00
" — Piteå .	5.00	" — Øst for .	" 5.50
" — Harparanda .	5.00		

T RÆ F R A G T E R	Slesvig-Holstens Østkyst	Lübeck	Elben	Elbens Bifoder	Slesvig-Holstens Vestkyst	Weser	Jade, Hunte, Odenburg	Elms
for mindre Skibe pr. St. Petersborg Std.								
Dækslast fuld Fragt								
Stuvage 2/3 Fragt								
Rmk.								
Fra og med Hernesand Distr. } Til " " Hudiksvall " }		25	31	32	33	32	34	34
Fra Hudiksvall Distr. } Til og med Stockholm " }		23	31	32	32	32	34	34
Fra Stockholm Distr. } Til og med Kalmarsund }			26	27	27	27	29	29
Memel, Königsberg, Danzig		22	27	28	29	28	30	30
Christiansand, Tønsberg, Skien	20	20	22	23	24	24	25	25
Christiania, Drammen	22	22	24	25	26	26	27	27
Frederikstad, Moss	21	21	23	24	25	25	26	26

M U R S T E N	Kieler Forfat	Tykt Forfat
pr. 1000 Stkr. fra Ekeusund	Rmk.	Rmk.
Til Flensborg	2.50	3.00
" Heruphav, Sønderborg	3.00	3.50
" Nordborg, Augustenborg, Aabenraa	4.00	4.50
" Haderslev, Kolding, Vejle, Middelfart, Bogense, Femern, Heiligenhafen, Nakskov, Nyborg, Korsør, Bandholm, Stubbekjøbing	4.50	5.00
" Horsens, Aarhus	5.25	5.75
" Kiel, Ekefnørde, Kappel, Arnæs	4.25	4.75
" Andre Slipladser og Slesvig, Neustadt, Lübeck, Wismar, Rostock	5.00	6.00
" Kjøbenhavn og Bornholms Vestkyst	6.75	7.50
" Bornholms Østkyst	7.50	8.25
" Præstø, Stege, Kjøge	5.50	6.00

For Normalsten 50 % Tillæg til Kieler Forfat.

Fragtmarkedet.

Siden vore Meddelelser for en Uge siden er der ikke i nogen Retning sket noget særligt bemærkelsesværdigt. Saa at sige alle vigtigere Retningsmarkeder ligger temmelig mat hen, der er intet Steds nogen rigtig Efter-spørgsel efter Tonnage, medens paa den anden Side saadan er til Stede i rigeligt Maal alle Vegne. Forretningsgangen er præget af en vis Træghed, og Raterne er gennemgaaende saa lave, at der kun i særlig heldige Tilfælde kan blive Tale om nogen nævneværdig Profit. For en halv Snes Dage siden syntes det at lysne lidt paa La Plata Markedet, men den bedre Stemning varede desværre kun meget kort, og grundet paa Mangel paa Ladning er i de sidste Dage igen en Række Dampere blevet sendt op i Ballast til U. S., der som Følge heraf er flovet yderligere af. Befragterne i U. S. er blevet om muligt endnu mere tilbageholdne end de var, og Noteringerne pr. Juni/Juli er mere eller mindre nominelle. Vender vi os mod de europæiske Markeder, saa ligger saavel Middelhavet som Sortehavet fremdeles meget utilfredsstillende, særligt for store Baade, som det har været meget vanskeligt at placere, og flere er derfor ogsaa blevet sendt tilbage til England i Ballast. Kulfragter har der ingen Mangel været paa, og gode Rater er igen bleven betalt for „handy“ Tonnage i alle Retninger, hvorimod det for de meget store Baade har knebet med at faa Fragt. Til Kontinentet og Østersøen holder Begæret efter prompt Damperrum sig særdeles godt, og de nu afsluttede „Race holidays“ i Newcastle vil uden Tvivl bidrage til et forøget Liv i Afskibningerne fra Tynen. Om en Uges Tid begynder de forskellige „Holidays“ paa Firth of Forth og varer skiftevis for de forskellige Pladsers Vedkommende til henimod Maanedens Slutning, og dette vil selvfølgelig foraarsage en Del Forstyrrelser. I øvrigt er Ekspeditionerne paa Østkysten gennemgaaende ret ordentlige, medens de i Wales, og i særdeles udpræget Grad i Cardiff, har været overordentlig slette, men i Løbet af denne Maaned formenten Forholdene at ville blive bedre, ikke mindst fordi en stor ny Dok snart ventes aabnet. Hvad Returfragterne fra Østersøen angaar, da er disse fuldt ud hævdede, og Tendensen er nærmest fast og stigende, grundet paa den successive Fremkomst af ny Laster i større Udstrækning, og da Tonnage ikke synes overdreven rigelig, kan Udsigterne i dette Marked nok siges at være lovende, og dette er ogsaa den eneste Retning, hvorom der kan siges noget godt.

Det østlige Marked har ikke fragtet meget, men da Dampere derude ogsaa har været knappe, har Raterne holdt sig, og Dampere maatte gaa ballastet ud fra Middelhavet. Fra Kurrachee til udsøgt Havn er Raten pr. Juli 15/6, og Bombay er uforandret paa Basis af 18/6 Dødvægt. Rispladserne har næsten intet sluttet, men derimod har Java fragtet livligt til 26/3 for Sukker til Evropa eller U. S. pr. August og September, medens en Juli Damper opnaaede 27/.

Sortehavet, Assov etc. er stadig meget flove, navnlig for store Baade, og saa lavt som 6/ akcepteredes fra Chuson eller Nikolajeff, men derefter har der senere været sluttet til 7/ til udsøgt Havn pr. prompt fra Nikolajeff eller Odessa. Sulina har gentagnt 7/9 L. H. A. R. for større Baade og 8/3 for mindre Baade paa Charter. Assov har pr. Juli sluttet større Baade paa Basis af 9/ at 9/3 „any“, 6 d. extra, Komplettering udenfor Barren 2/ mindre. For senere Terminer er der næsten intet Begær. For Erts fra Poti til Rotterdam er betalt 9/6 pr. prompt.

Middelhavet er ikke undergaaet nævneværdig Forandringer siden sidst. Det er svært at anbringe de store Dampere, undtagen til reducerede Fragter, og saa lavt som 6/ Grækenland/Rotterdam, 6/6 Glasgow er

akcepteret. For Salt har Port Said til Singapore eller Penang betalt 10/. Ertsraterne fra Bilbao er nærmest uforandret paa Basis af 4/3 Cardiff eller Newport, 5/1½ Tyne Dock, 5/3 Rotterdam.

Nordamerika er stille og trykket af Udbudet fra de prompte Dampere i La Plata Markedet. For Korn sluttedes et Par enkelte Baade fra New York, Portland eller Baltimore til 1/10½ udsøgt Havn, 2/ København. Kanada er næsten ganske livløs. Nogle Dampere sluttedes med Kul fra Norfolk etc. til 10/6 à 11/ Vestitalien. Golfen har heller ikke meget at byde paa, og paa Netto Charter er 9/3 det bedst opnaelige til een Havn. For Tømmer betales 120/ à 122/6 til Argentina, og 76/3 er sidst betalte Rate fra Sapelo til U. K. eller Kontinentet.

La Plata Markedet er igen flovet af, og efter at en Del Dampere pr. Juli var fragtet, hovedsagelig større Baade, som fik 11/ à 11/9, medens mindre opnaede indtil 12/6 fra San Lorenzo Grænsen, hørte Begæret temmelig pludseligt op, og lavere Rater akcepteredes, eller der var slet intet at faa for prompte Baade. Fra Buenos Aires eller Bahia Blanca betales 9/6, men dette kan næppe gentages.

Østersømarkedet er, hvad Raterne angaar, ikke væsentligt højere end sidste Uge, og vi kan paa det nærmeste henholde til vore forrige Noteringer, men Tendensen er opadgaaende, og vi tror ikke, det varer længe, inden Fragterne kommer yderligere i Vejret. Saavel de engelske som en stor Del kontinentale Trælastimportører maa snart komme i Markedet, og bliver Laster først rigeligere, skal Rederne nok sørge for at faa Fragterne op. Med Korn og Hørslaster regner vi slet ikke for Øjeblikket; thi der er kun ganske enkelte af disse foreløbig.

Kulfragterne er fuldtud hævdede for ikke for store Baade til Middelhavet, Østersøen etc., og der har fundet mange Befragtninger Sted i den forløbne Uge, naar lige undtages fra Tynen, men da Helligdagene nu er forbi, er der atter Liv. Begæret til Rotterdam synes at være noget mindre. Blandt Afslutningerne fra Østkysten nævner vi 4/3 à 4/6 til Kronstadt, 5/ Reval, 4/7½ Swinemünde, 5/1½ à 5/4½ Lübeck, 5/3 à 5/7½ Kiel, 4/9 à 5/3 god dansk Havn, 5/3 à 5/6 Rendsborg, 3/9 à 4/3 Rotterdam, 4/3 à 4/4½ Antwerpen, 7/6 for større Baade til Genua eller Savona. Fra Cardiff sluttedes der meget livligt, og der betales 6/3 à 6/6 til Kronstadt, 5/9 Aarhus (1400 Tons Baad), 6/9 Kiel, 5/ Calais, Frs. 6¾ Bordeaux, 6/ à 6/3 Lissabon, Frs. 8½ à 9 Marseille, 8¼ à 8½ Alger, 7/6 à 8/3 Genua, 7/3 Neapel (1000 Tons Losning), 6/10½ à 7/3 Aleksandria, medens Port Said er gaaet ned til 6/3 à 6/6. Der betales ellers 10/6 Colombo, 11/ Diego Snarez, 14/ Hongkong, 7/6 St. Vincent, 14/ Rio Janeiro, 15/9 à 16/ River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavene og Finskebugten til Nordsø-, Kanal- engelske og vestfranske Havne stiller Forholdene sig ret gunstige, saa at der er tilstrækkelig Ladninger for de faa prompte Sejlskibe i denne Fart, og da der tillige er flere Is- og Træmasselaster fra Østnorge til antagelige Rater med Sandsynlighed for yderligere Stigning, vil dette bidrage til yderligere at støtte Markedet. Kulfragterne fra Østbritannien holder sig i Mangel af tilstrækkelig prompt Tonnage fremdeles ret lønnende og kan regnes 5 sh. pr. Keel højere end sidste Uge saavel til Danmark som til Østersøhavne.

I den forløbne Uge er bl. a. sluttet følgende Fragter 80 Std. Sundsvall/Carmarthen D/B. B. 44/, 105 Std. Ørnsköldsvik/Landerneau D/B. B. 51 Frs., 110 Std. Hamnholmnen/Charlestown Stav 33/6, Fowey 32/3, 75 Std. Trångsund/Korsør P & Brædder 22 Kr., alt engelsk Maal, 2 × 1100 Tdr. Tjære Umeå/Dunkerque Frs. 2,75, 195 R. T. Klid London/Danmark 11/6, 225 Tons Oljekager Dieppe/Danmark 11 Frs., 260 Tons Oljekager Havre/Danzig 12 Frs., 250 Tons Oljekager Dieppe/

Stettin 12 Frcs., 260 Tons Kul Seaham/Marstal £ 7.10, 280 Tons Kul Blyth/Fakse £ 7.5, 240 Tons Kul Kings Lynn/Bornholm £ 7.10, 170 R. T. Is Kristianiafjord/St. Malo 15 Frcs., 125 Std. Stav Frederikshavn/Charlestown 33/6 & 34/, 105 Std. Stav Skellefteå/Charlestown 35/ & 30/6, 80 Std. D/B. B. Gefle/Padstow 39/, 90 Std. D/B. Sundsvalls/St. Valery en Cauz 48 Frcs. Islaster fra Østnorge eller Kristianiafjord til Poole 9/, Kings Lynn 8/, Berwick on Tweed 8/6. Træmasse Østnorge/Pontrioux 13 Frcs., Gravelines 11 & 12 Frcs., Feldspat Østnorge/Petersborg 7 M. nedenfor Broerne, 8 M. ovenfor, Staver Østnorge/Thømsen 25/6 & 26/.

Lige i de sidste Dage af den nu forløbne Maaned kom nogle enkelte Ladninger Havre i Markedet fra nogle af de tyske Havne, saaledes sluttedes fra Stolpemünde 4 $\frac{1}{4}$ M., samt fra Kolberg, hvorfra et dertil ballastgaaende Skib opnaede c. 5 M. Fra Barth skal Sukkerafskibningen til Kjøbenhavn nu foreløbig være indstillet, det samme er forøvrigt til Dels ogsaa Tilfældet fra Ekensund med Mursten til Kjøbenhavn, ellers ligger alt fuldstændig uforandret fra de øvrige tyske Østersøpladser; fra Uckeründe kan placeres nogle Skibe for Mursten til Kjøbenhavn c. 3 M. pr. Ton samt til Jacobstad og Uleåborg.

ab Kjøbenhavn har der kun været faa fragtsøgende Skibe, hvad der vel nærmest har sin Aarsag i, at der ingen Skibe kommer med Mursten fra Ekensund; der blev sluttet til Cimbrishavn, Bomuldsfrøskager 12 $\frac{1}{2}$ Øre, Hvede til Landskrona 8 Øre samt Hvede til Svendborg og Nykjøbing F. Fra et Par Dampere, som ventes fra Sortehavet i Slutningen af denne Uge, kommer der flere Ladninger Majs til danske og tyske Havne; der er saaledes allerede sluttet til Bandholm 10 Øre.

ab de svenske Sundhavne tynder Lervarerlasterne for de mindre Skibe noget ud; der blev ellers sluttet flere Skibe for Havre fra Landskrona til Kjøbenhavn 13 Øre, iøvrigt noteres for Lervarer til Königsberg 4 $\frac{1}{2}$ M., Stettin 3 $\frac{1}{2}$ M., Kristiania, Skien, Gefle 3 $\frac{1}{2}$ Kr., Petersborg 5 $\frac{1}{4}$ & 5 $\frac{3}{4}$ M.

Fra Sømmandshøjskolen i Svendborg*).

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! De mange indenfor vor Sømmandstand, der har været med at rejse Sømmandshøjskolen, vilde jeg gerne have Lov til gennem Deres ærede Blad at fortælle lidt om, hvorledes det første Halvaar forløb. Paa Forhaand Tak, fordi De vil give mig Lejlighed dertil.

Skolen begyndte altsaa den 12. November 1906, Dagen efter Indvielsen. Der var da mødt 5 Elever, men indtegnet en Del flere, og ved Maanedens Slutning arbejdede vi med 10 Elever, hvilket Tal inden Jul blev til 17. Efter Nytaar kunde vi begynde med 36, hvilket Tal holdtes, indtil Udmønstringerne begyndte omkring 1. Marts, saa faldt det jævnt, saa der var kun 6 tilbage, da Skolen sluttede lige før Paaske.

Elevernes Antal var ialt 49, og de var fra alle Dele af Landet. Den gennemsnitlige Skoletid var godt 2 Maaneder. Af Eleverne var 9 Begyndere, som aldrig havde sejlet før, medens de øvrige 40 var befarne med en gennemsnitlig Alder af 19 $\frac{1}{2}$ Aar. 5 af disse kom særlig for at lære at koge og fik Kogebrev fra Skolen. Ved Siden af Kogningen fulgte de en Del af Skoletimerne.

Hvad nu Undervisningen angaar, da blev den gennemgaaende fulgt med Lyst, og Timerne var fordelt saaledes:

Dansk	5 Timer	Fri Foredrag . . .	2 Timer
Regning	4 —	Historie	2 —
Engelsk	3 —	Geografi	2 —

Sløjd	6 Timer	Maskinlære	1 Time
Sømandskab	7 —	Signaltjeneste . . .	1 —
Navigation	2 —	Sundhedslære . . .	1 —
Ialt 36 Timer.			

Alle Fagene med 1—2 Timer blev givet i Foredrag; saaledes blev der i 12 Timer givet en Oversigt over Navigationen; Dampmaskinens Historie og Bygning blev gennemgaaet. I Geografitimerne fulgtes vi gennem Skandinaviens og Landens ved Nordsøen, saaledes at det tillige blev en kort Kulturhistorie, og der blev særlig peget paa alt, hvad der i Havnebyerne er at se af særlig Interesse for Sømænd. I de fri Foredrag fortaltes om adskillige af vore danske Foregangsmænd som Tietgen og N. I. Fjord, om Stormænd i Vordens, Kirkens og Missionens Historie, om Skibsfart og Handel i gamle Dage o. m. m.

I Sløjd naaede vi saa vidt, at adskillige kunde slutte med selv at lave sig pøne Skibskister og saaledes bære Vidne om, at de havde lært at haandtere et Stykke Værktøj, og i Sømandskab gennemgik vi det meste nu forefaldende Skibmandsarbejde, forstykkede Sejl, som velvilligt blev os overladt, og om Bord paa Skibene riggedes Stænger og Ræer op og ned, Sejl blev slaaet fra o. s. v. Det hele gik med Lyst og god Vilje, og naar Skolen var endt, maatte Fodbolde eller andet Legetøj holde for, hvorpaa mange gode Aftener tilbragtes sammen i de hyggelige Læseværelser.

Der var spaaet os mange Vanskeligheder med saa stor en Flok unge Sømænd samlede i saa lang Tid, men det kan jeg sige til de unges Ros, at Spaamændene blev gjort dygtig til Skamme, om der end imellem hændte Ting, der var udenfor Programmet. Paa vort Hjem har i Vinter boet 200 Sømænd. De 9 Begyndere fik alle et lille Kursus i Køkkenet foruden Roning o. a. m. og er alle ude som Kokkedrenge med vore Skonnerter.

Ved Bidrag fra Staten blev det muligt at yde Kost, Logi og Undervisning for 30 Kr. maanedlig. Tilskudet til Eleverne blev c. 900 Kr., og desuden er nu bevilget et Driftstilskud for i Aar paa 1300 Kr., for hvilket vi er Ministeriet stor Tak skyldig.

At Hjemmet og Skolen skulde kunne bære sig med det Tilskud, maa man dog ikke vente; thi der er jo næsten 50,000 Kr. at forrente. Vi vil nu prøve at hjælpes hertil ved i Sommer at modtage Feriegæster, hvoraf der alt er anmeldt en Del. Sømænd, der vil logere, er der jo ikke mange af her ved Sommertid; men allerbedst var det, om Gælden kunde blive bragt ned. Kunde vi slippe af med 2. Prioritet, vilde det lyse svært op, og enhver Haandsrækning hertil modtages med Glæde og Tak.

Hvad nu næste Vinter angaar, da er Indmeldelserne allerede begyndt at indgaa, og vi agter at tage fat fra Midten af Oktober, alt eftersom Sømændene kommer hjem.

Da det jo nærmest maa ventes, at Besøget efter Jul bliver stort, vilde det være heldigt, om man vilde melde sig i Tide, og om der kunde blive et nogenlunde talrigt Hold ogsaa før Jul. Kursus for Drengene bliver der atter i Januar—Marts, men der vil ikke kunne antages mer end 10 Drengene paa dette.

Saa Tak til hver Skibsfører, der vil være behjælpelig med at aabne de unges Øjne for den Haandsrækning, Højskolen gerne vil yde dem til at komme fremad, blive dygtiggjort i deres Gerning og faa Øje og Sind opladt for det, der er gavnligt, det der bærer opad.

Vilh. Rasch.

Ugens Havarier.

Hebe, Dpsk. af Esbjerg, har, paa Rejsen fra Pillau til Piteå i Ballast, været i Kollision med norsk Bark „Ellen Grant“ af Frederikstad. Barken, der var paa Rejse fra Nordbotten til London med Træ, fik en Del ovenbords Skade, som repareres i Helsingør, hvortil Skibet er ankommet. „Hebe“ har fortsat sin Rejse til Piteå.

*) Forsinket paa Grund af Pladsmangel.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
nit til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabriken's fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. YANIA

Skibsetterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 2. Juli).

Adolph Andersen, Schubert, ank. til Antwerpen 28. Juni fra Königsberg. — Alexandra, Rabe, afgik fra Boston 21. Juni til Christiania. — Algarve, Borries, ank. til Alicante 29. Juni herfra. — Anglo Dana, Wiencke, ank. til Dunkirk 30. Juni fra Havre. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Riga 29. Juni til Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. til Antwerpen 16. Juni herfra. — Arkansas, Petersen, afgik fra Filadelfia 23. Juni hertil. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 29. Juni for Sestri Levante. — Baron Stjernblad, Kaas, pass. Holtenau 1. ds. hertil. — Beira, Lunge, afg. fra Malaga 1. ds. for Gibraltar. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Ghent 28. Juni herfra. — Chr. IX, Holm, ank. til Libau 26. Juni fra London. — Dagmar, Larsen-Bøgvad, ank. til Petersborg 26. Juni herfra. — Douro, Mortensen, afg. fra Lissabon 27. Juni hertil. — Florida, Andersen, afg. fra Kristiania 1. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Riga 1. ds. fra Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 21. Juni fra Åbo. — Georgius I, Sørensen, ank. hertil 29. Juni fra Antwerpen. — Hellig Olav, Holst, ank. til New York 26. Juni herfra. — Hengest, Harder, afg. fra La Rochelle 28. Juni hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Tørefors 2. ds. til Skellefteå. — Jolantha, Simonsen, ank. til Antwerpen 28. Juni fra Riga. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 29. Juni fra Stettin. — Kentucky, Andersen, ankom til Filadelfia 23. Juni herfra. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 29. Juni fra Hull. — Kursk, Gommesen, afg. fra Riga 29. Juni til Rouen. — Leopold II, Rasmussen, ank. til Konstantinopel 1. Juli fra Saloniki. — Louise, Kruse, ankom hertil 30. Juni fra Königsberg. — Louisiana, Ørsted, afg. fra Baltimore 25. Juni hertil. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ank. til Boston 27. Juni herfra. — Morse, Øst-Jacobsen, afg. fra Antwerpen 30. Juni hertil. — Moskov, Meldahl, ank. til Hull 28. Juni herfra. — Nicolaj II, Lissner, ankom hertil 23. Juni fra Boston. — Nordjylland, Kragh, ankom til London 30. Juni herfra. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ank. til Rouen 29. Juni fra Riga. — O. B. Suhler, Frisenette, ank. til Petersborg 1. ds. herfra. — Omsk, Jonsen, ank. til Hull 27. Juni fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 2. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 1. ds. for Hull. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 29. Juni fra Windau. — Texas, Andersen, ank. hertil 14. Juni fra New Orleans. — Thyra, Mikkelsen, afgik herfra 2. ds. til Libau. — Tiber, Bech, ank. til Riga 26. Juni herfra. — United States afg. fra Kristiansand 29. Juni til New York. — Valdemar, Johnsen, pass. Dartmouth 30. Juni hertil. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Riga 28. Juni fra Antwerpen. — Viking, Meyer, ank. til Lissabon 23. Juni fra Oporto. — Ceres, Gad, ankom til Reykjavik 23. Juni fra Leith. — Laura, Aasberg, ank. hertil 29. Juni fra Leith. — Tjaldur, Rothe, ank. til Thorshavn 1. ds. fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, afg. fra Seydisfjord 21. Juni til Kysten. — Esbjerg, Strufve, afg. fra Havnefjord 1. ds. hertil.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ankom til Rouen 21. Juni. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Haukipudas 23. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Calais 29. Juni. — Erik II, A. S. Mahneke, afg. fra Kemi 29. Juni. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Honfleur 29. Juni. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Haukipudas 27. Juni. — Uffe, J. M. Petersen, afgik fra Yxpila 22. Juni. — Knud II, Meyer, ankom til Uleåborg 30. Juni. — Danmark, Kraemer, ank. til Rouen 28. Juni. — Ragner, Holst, afgik fra Haukipudas 1. ds. — Skjold, Rise, ank. til Riga 28. ds. — Halfdan, Chr. S. Hansen, ankom til Neu Fahrwasser 2. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, ankom til Tuholmen 30. Juni. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Tormo 23. Juni. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Calais 28. Juni. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Stettin 30. Juni. — Ivar, Juul Larsen, afg. fra Sunderland 30. Juni.

Viking, Bjørn, Danholt, ank. til Trångsund 26. Juni. — Vagu, Mahneke, ank. til Sørness 29. Juni. — Ulf, Drescher, afg. fra Kemi 1. ds. — Leif, Huus, atg. fra Rouen 3. ds. til Hull.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen,

ank. til Rouen 29. Juni. — Michail Outchoukoff, Harboe afg. fra Kronstadt 1. ds. til Haukipudas. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afgik fra St. Petersborg 27. Juni til Dunkerque. — Wladimir Reitz, Olsen, ankom til Rouen 28. Juni. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Preston 12. Juni. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra St. Petersborg 1. ds. til Hull. — Pawel Andrejeff, Tannebek ank. til St. Petersborg 20. Juni. — Wladimir Sawin, Carstensen, ankom til Kronstadt 28. Juni. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Antwerpen 27. Juni. — Johan Siem Petersen, afgik fra Swansea 25. Juni til Bona. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til St. Petersborg 22. Juni.

Helmdal, Helga, Olsen, afg. fra Haraldshy 2. ds. — Martha, Christensen, afg. fra Sundsvall 29. Juni. — Elna, Rathje, ank. til Antwerpen 20. Juni. — Therese, Pedersen, ankom til Antwerpen 29. Juni. — Simone, Møller, ank. til Rouen 29. Juni. — Jeanne, Løffler, afg. fra Råfsö 29. Juni. — Vera, Rise, afgik fra Kotka 2. ds. — Daisy, Vaaben Hansen, ank. til Rouen 29. Juni. — Anine, Leth, afg. fra Skeleteå 27. Juni.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ank. til Methil 23. Juni. — Nancy, Jessen, ankom til Uleåborg 29. Juni. — Nautik, Nielsen, ankom til Cherbourg 27. Juni. — Nordsean, Gram, afgik fra London 29. Juni til Burntisland. — Nexos, Basse, ankom til Poulshafen 24. Juni. — Nora, Pedersen, ankom til Newhaven 27. Juni. — Cito, Thøgersen, afgik fra Wartsala 27. Juni til St. Brieuc. — Fylla, Christensen, afg. fra Grimsby 27. Juni til Sevilla. — Gerda, Iversen, afgik fra Grimsby 28. Juni til Sevilla. — Hebe, Nielsen, afgik fra Grimsby 29. Juni til Malaga. — Napoli, Brinch, afg. fra Norrkøping 25. Juni til Grimsby. — Bodil, Larsen, afg. fra Nakskov 29. Juni til Hamnholmen. — Dagmar, Mathiasen, afgik fra Huvelva 28. Juni til Antwerpen. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Stolpmünde 30. Juni. — Alfa, Uldall, afg. fra Råfsö 29. Juni til Antwerpen.

Jylland. Ingrid, Winther, afg. fra Blyth 29. Juni til Kronstadt. — Karen, Eriksen, pass. Helsingør 30. Juni til Kronstadt.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Manchester 27. Juni. — Alexy, Lorentzen, ank. til Gijon 2 ds. — Dagny, Fischer, ankom til Hinnango 1. ds. — Mary, Clausen, pass. Helsingør 1. ds. til Trequier.

Kjøbenhavn. Russia, Poulsen ankom til Rendsburg 29. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Archangel 23. Juni til Antwerpen. — Normannia, Erichsen, ankom til St. Petersborg 29. Juni. — Livonia, Skov, ank. til St. Petersborg 29. Juni.

Østersøen. Gratia, Mathiesen, ankom til Grangemouth 28. Juni.

Unlon. Frisia, Nielsen, ank. til Blyth 29. Juni. — Gallia, Nielsen, ank. til Riga 28. Juni. — Caledonia, Storm-Hansen, ankom til Riga 29. Juni.

Inga. Flandria, Sørensen, ankom til Methil 1. ds. — Granaria, Jørgensen, ankom til Rotterdam 29. Juni. — Carbonia, Lindberg, ankom til Wismar 26. Juni.

Dan. Fionia, Hansen, afg. fra Blyth 2. ds. til Holtenau — Selandia, Troensegaard, ankom til Rotterdam 30. Juni — Secalia, Jensen, afg. fra Blyth 28. Juni til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. fra Burntisland 1. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra Tynen 26. Juni. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Petersborg 1. ds. — Frødensborg, Hartmann, ank. til Rotterdam 1. ds. — Frederiksborg Hansen, ank. til Genua 30. Juni. — Jomsborg, Mathiesen afg. fra Cardiff 25. Juni. — Kronborg, Hveissel, ankom til Hamburg 25. Juni. — Rosenborg, Schultz, ankom til Riga 27. Juni. — Skanderborg, Albrechtsen, ank. til Hull 26. Juni. — Støgelborg, Lund, afgik fra Carthagen 26. Juni. — Stjerneborg, Lund, ank. til Stettin 25. Juni. — Søborg Fischer, ankom til Rotterdam 30. Juni. — Uranienborg Schmidt, atg. fra Riga 29. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 30. Juni. — Marselisborg, Andersen, ankom til Lübeck 15. Juni. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Lübeck 29. Juni. — Skodsborg, Schultz, afgik fra Frederikshavn 27. Juni. — Tuborg, Larsen, afgik fra Rouen 1. ds. —

Ulfborg, Eriksen, ankom til Huelva 25. Juni. — Vordingborg, Petersen, ank. til Burntisland 29. Juni.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. til Torneå 26. Juni. — Jægersborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 29. Juni. — Kallundborg, Nielsen, ank. til Stettin 22. Juni. — Taarnborg, Matzen, ank. til Blyth 1. ds.

Hønsborg. Hønsborg, Christiansen, afgik fra S'land 29. Juni til Danzig.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Grangemouth 28. Juni til Antwerpen.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ankom til Antwerpen 28. Juni. — Helene, Sørensen, ankom til Leith 29. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Neufahrwasser 27. Juni. — Agnete, Petersen, afg. fra Burntisland 29. Juni til Kiel. — Hermia, Hansen, afgik fra Burntisland 29. Juni til Kiel. — Alice, Schultz, afg. fra Burntisland 29. Juni til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Burntisland 1. ds. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 2. ds. til Newcastle.

Ærs. Emanuel, Hansen, ankom til Kolding 26. Juni. — Helgenæs, Knudsen, ankom til Marstal 28. Juni. — Enigheden, Jensen, ank. til Gravelines 28. Juni. — Erinding, Nielsen, ankom til Trångsund 29. Juni. — Energi, Svane, ank. til Åbo 29. Juni.

Svendeen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ankom til Petersborg 25. Juni. — N. F. Høffding, Møller, pass. Skagen 2. ds. sydg. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Flensborg 30. Juni. — I. D. S. Adolph, Fenger, ankom til Ostende 30. Juni. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Petersborg 27. Juni. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Blyth 2. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Methil 29. Juni. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Helsingør 1. ds. nordg. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 29. Juni. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Libau 30. Juni.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Rouen. — London, Bom, ankom til Seaham 28. Juni. — Paris, Tholander, afg. fra Aalborg 2. ds. til Heplotsund. — Bryssel, Boeck-Hansen, ligger i Rouen.

Merour. Berlin, Krogh, afgik fra Methil 29. Juni til Kronstadt. — Wien, Schmidt, ligger i Rouen. — Roma, v. Thun, afgik fra Windau 28. Juni til Zeebrugge.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, afgik fra Lovisa 2. ds. til Antwerpen. — Clara, Magleby, afg. fra Burntisland 2. ds. til Rendsburg. — Erik, Poulsen, ank. til Blyth 30. Juli. — Axel, Christensen, afgik fra Yxpila 2. ds. til Amsterdam. — Josey, Damm, afg. fra Gje Roytta 26. Juni til Penarth. — Hugo, Steen, afg. fra Wasa 29. Juni til Velzen. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Schleswig 30. Juni. — Absalon, Grau, afg. fra Penarth 29. Juni til Stocholm. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ankom til Wasa 2. ds. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Stettin 30. Juni. — Angantyr, Holm, ank. til Riga 1. ds. — Bogatyr, Egentfeldt Nielsen, ank. til Horsens 29. Juni. — Farmatyr, Nielsen, afgik fra Hudiksvall 29. Juni til Bremen. — Veratyr, Villadsen, ank. til Yxpila 22. Juni.

Frem. Austa, Bagger, afgik fra Ghent 1. ds. til Riga. — Freja, Nielsen, afg. fra Walkom 29. Juni til Bremen. — Hertha, Rasmussen, ank. til Kbhvn. 2. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afgik fra Lysekil 2. ds. til Bremen. — Tor, Hørstedt, ank. til Kolberg 29. Juni. — Roma, Larsson, afgik fra Riga 1. ds. til Elbing.

Dampskibsselskabet Ocean A/S. Norman, Rosbæk, ank. til St. Petersborg 24. Juni. — Allan, Nielsen, ank. til Riga 23. Juni.

H. Kirchner. Edison, Sørensen, ankom til Havre 1. ds. — Stanton, Jørgensen, afgik fra Stettin 29. Juni til Oxelø-sund.

Sejlskibe.

Renne. Bornholm ankom til Swinemünde 25. Juni. — Sigurd ank. til Oscarshamn 26. Juni. — Herman Olsen, Knudsen, ankom til Swinemünde 29. Juni. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Fakse 29. Juni. — Johannes afgik fra Rio Grande 27. Juni til Falmouth. — Karen, Larsen, ankom til Antwerpen 28. Juni.

Svendborg. Cimbrin, Nielsen, ankom til Skutskær 24. Juni. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Bogense 24. Juni. — Clara, Nielsen, ankom til Isafjord 24. Juni. — Psyche, Nielsen, ankom til Rostock 25. Juni. — Anne, Jørgensen, ankom til Kings Lynn 24. Juni. — Haabet, Andreaesen, ankom til Yarmouth 24. Juni. — Cornwall, Petersen, ank. paa Kjøbenhavns Red 25. Juni. — Aktiv, Mouritzen, ank. til Deal 26. Juni. — Guldborg, Jørgensen, ank. til Dover 26. Juni. — Ellen Kirstine, Petersen, passerede Helsingør 25. Juni. — Leif, Andersen, ankom til Gøteborg 26. Juni. — Flora, Sørensen, ankom til Gefte 27. Juni. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Kristiania 27. Juni. — J. M. Nielsen, Olsen, ankom til Charlestown 26. Juni. — Erik, Christensen, ankom til Geestmünde 27. Juni. — Jens, Erik-

sen, ankom til Åhus 27. Juni. — Lilly, Rasmussen, ankom til Jakobsstad 27. Juni. — Erhardt, Larsen, ankom til London 28. Juni. — Ignatz, Hansen, ankom til St. Petersborg 28. Juni. — Capella, Hansen, ankom til Kotka 28. Juni. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Calais 28. Juni. — Olga, Rasmussen, ank. til Archangel 29. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Dover 29. Juni. — Ragnhild, Andersen, ankom til Archangel 29. Juni. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Archangel 29. Juni. — Lampro, Petersen, ankom paa Kjøbenhavns Red 30. Juni. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Fowey 1. ds. — Embla, Mikkelsen, ankom til Gefte 1. ds. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Sigrisham 1. ds. — Ariel, Ravnemose, ankom til Solomboe 30. Juni. — Mercur, Lund, ankom til Orth 30. Juni. — Ruth, Falentin, ankom til Arnis 30. Juni.

Ærs. Christiane, Bager, ankom til Pillau 25. Juni. — Nauta, Stærke, ankom til Labrador 24. Juni. — Hertha, Krull, afgik fra Sundsvall 22. Juni til Douglas. — Karen, Albertsen, ankom til Moss 25. Juni. — Dorteia ankom til Hamburg 24. Juni. — Phoenix, Hansen, ankom til Kotka 24. Juni. — H. C. Christensen, Frederiksen, ankom til Kramfors 25. Juni. — Pampa, Andersen, ankom til Kolberg 25. Juni. — Theodor, Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 23. Juni til Marstal. — Anne, Schmidt, ankom til West Wemyas 25. Juni. — Alta, Albertsen, ankom til Neufahrwasser 24. Juni. — Norden, Rasmussen, ankom til Gustafsberg 22. Juni. — Emanuel, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 22. Juni. — Rolf, Christensen, ankom til Antigua 25. Juni. — Spurven, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 24. Juni. — Prøven, Schmidt, passerede Lizard 23. Juni for vestg. — Immanuel, Bager, ankom til Bridgeness 26. Juni. — Hydra, Christensen, ankom til Thorshavn 26. Juni. — Castor, Albertsen, ankom til Swinemünde 27. Juni. — Mars, Stegmann, ankom til Kristiania 27. Juni. — Th. Lohse, Boye, ankom til Leith 28. Juni. — Karen, Boye, ankom til Assens 27. Juni. — Valborg, Johansen, ankom til Tranebjerg 27. Juni. — Lauritz, Folmer, ankom til Vestervik 28. Juni. — Anna, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 26. Juni. — Olga, Bønnelykke, ankom til Trångsund 28. Juni. — Mariane, Andersen, ankom til Fakse Ladeplads 28. Juni. — Svanen, Møllmann, ankom til Burntisland 28. Juni. — Maagen, Mortensen, ankom til St. Johns 28. Juni. — Henry, Bager, ankom til Kristianssand 29. Juni. — Albertine, Madsen, ank. til Stolpemünde 29. Juni. — Skjold, Nielsen, ankom til Gravesend 29. Juni. — Argo, Christensen, ankom paa Kjøbenhavns Red 27. Juni. — Emilie, Hansen, ankom til Wismar 30. Juni. — Ofelia, Clausen, ank. til Bonavista (New Foundland) 29. Juni. — Forældres Minde, Christensen, ankom til London 28. Juni. — Malfridur, Hansen, ank. til Åhus 1. ds. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom til Gudhjem 1. ds. — Hekla, Hermansen, ankom til Hubbarts 1. ds. — Dabora, Rasmussen, ankom til Shorehamn 30. Juni.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 25 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Kattegat. Vester-Renden. Yderflak. Ved Opmaalning af Yderflak er følgende Dybder fundet:

5 Fv. paa 56° 4' 1" N. Br. 11° 1' 17" Ø. Lgd., og paa 56° 3' 52" N. Br. 11° 1' 15" Ø. Lgd., samt

5 Fv. 1 Fod i følgende Retninger og Afstande fra den sidste Plads: N. 80° V., 450 og 1,900 Alen, S. 54° V., 1,800 Alen, S. 21° Ø., 1,450 Alen og N. 7° Ø., 1,150 Alen.

Opmaalningen fortsættes.

Store-Bælt. Kallundborg-Fjord. Glaseløse. Fra Begyndelsen af Juli til 1ste August 1907 ombyttes det nuværende Glaseløse Fyr med en Lanterne, der viser Lys af samme Karakter og omtrent samme Lystyrke.

Østersøen. Falster. Gjedser-Havn. Den 15de Juli 1907 tændes ved Gjedser Havn et tredje hvidt fast Ledefyr for Rødsand-Rende. Fyret er anbragt i Ledefyrlinjen paa en hvid Baake paa Havns Ø-Mole og bestaar af en elektrisk Lanterne med Spejl. Det lyser i Rødens Retning og brænder samtidig med de to andre Ledefyr. Flammens Højde: 15 Fod.

Smaalands-Farvandet. Karrebæksminde-Bugt. I Tidsrummet fra den 22de til den 25de August 1907 afholdes efter Mærkets Frembrud Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses af Linjer fra N.-Ende af Dybsø i V. til tværs af Vene-Grundens V.-Ende, herfra i S. til Vene-Grunde og fra disse til Knudshoved. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at

komme ind i det anførte Farvand, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Østersøen. Bornholm S. Ved Opmaalng S. for Bornholm er der mellem 54° 53' N. Br. og 45° 54' N. Br., 14° 42' Ø. Lgd. og 14° 47' Ø. Lgd. fundet et Flak med en mindste Dybde af 6 Fv. Endvidere er der c. 6 Kml. N. 75° Ø. for Fyrskibet „Adler-Grund“ fundet en Plade med 6 Fv.

Sverrig. Sundet. Omtrent den 3dje Juli 1907 ombytttes Fyrskibet „Svinbådan“ med Fyrskib Nr. 4, mærket „Reserv“.

Fyrskibet „Svenska Björn“ Ø. En 21 Fods Grund er fundet c. 3 Kml. Ø. for Fyrskibet „Svenska Björn“. 59° 35' N. Br. 19° 53' 36" Ø. Lgd. Skibsførere raades til at holde imellem Fyrskibet og Vageren med Ballon ved den nylig fundne 22 Fods Grund.

Finland. Ålandøer. Flötjan. Det ny Fyr paa Flötjan tændes i den nærmeste Tid til Forsøg og skal snart derefter brænde permanent. Fyret, der staar paa den nu nedrevne Baakes Plads, er et elektrisk, hvidt Blinkfy, der hver 28 S. viser Et-Blink, Blink 8 S., Mørke 20 S. Flammens Højde: 36 Fod. Fyrbaake.

Tyskland. Femern. I Juli, August og September drives betydeligt Fiskeri i Farvandet omkring Femern. Garnene er forankret ved den ene Ende og afmærket med Bøjer eller Flydere. Skibsførere opfordres til Agtpaaivenhed.

Howacht Bugt. Et Vrag ligger sunket i Howacht Bugt; en Mast rager 5 Fod over Vandet. En Vragtønde er udlagt ved Vraget. 54° 26' N. Br. 10° 32' Ø. Lgd.

Flensborg-Fjord. Vemmingbund. I Juli, August og September drives betydeligt Fiskeri i Vemmingbund. Garnene er forankret ved den ene Ende og afmærket med Bøjer eller Flydere. Skibsførere opfordres til Agtpaaivenhed.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Farvandet Göteborg—Varö. Følgende Grunde er fundet Ø. for Asperö:

En 11 Fods Grund paa 57° 38' 56" N. Br. 11° 49' 15" Ø. Lgd. Denne Grund bliver paa V.-Siden afmærket med en Stage med Kost.

En 16 Fods Grund paa 57° 39' 11" N. Br. 11° 48' 48" Ø. Lgd.

En 20 Fods Grund paa 57° 39' 11" N. Br. 11° 48' 42" Ø. Lgd.

Norge. Stafseng. Den 1ste Juli 1907 forandres Stafseng Fyr til et hvidt og rødt Fyr med Formærkelser, der viser hvidt Lys fra S. 25° Ø. gennem S. og V. til N. 75° V., fri S. om Hammerboen, rødt Lys derfra til N. 72° V., fri N. om Hammerboen, hvidt Lys derfra til N. 61° V., fri S. om Butteboen. Lysevnen i Retningen overet med Strømtangen Fyr 15 Kml., mod Løbene V. efter: 8 Kml. for hvidt og 5 Kml. for rødt Lys. Flammens Højde: 79 Fod.

Risvær. Fra den 1ste August 1907 viser Risvær Fyrlampe: hvidt Lys over det S.-lige Indløb fra S. 32° V., fri V. om Oteren, til S. 36° V., fri Ø. om Oterholmflakket og Blikgrunden, rødt Lys derfra til fri N. om Lamholmen og Gjerdingen, hvidt derfra til fri S. om Langtarene og Flesene (altsaa over Lille Kalve), grønt derfra gennem V. og N. til fri Ø. om Lerøen, hvidt derfra til fri V. om Stensøen (N.-lige Indløb), rødt derfra til den nuværende Lysgrænse.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Sognefjorden. Aurlandsfjorden og Nærøfjorden. Paa Fretheimgrund er der fundet en mindste Dybde af 10 Fod Vand 950 Alen S. 71° V. fra Otternes SV.-Pynt, eller 1 1/2 Kbl. S.-ligere end angivet i Kortet. En Stage er udsat ved Grundens Ø.-Kant.

Stedet med 12 Fod Vand paa Otternesgrund ligger 650 Alen N. 4° V. fra Otternes SV.-Pynt, eller c. 1 Kbl. SV. fra Pladsen i Kortet. En Stage er udsat ved Grundens V.-Kant.

Mindste Dybde i Løbet N. om Stolnesgrund i Nærøfjorden er 6 Fv.

Tyskland. Amrum. Steenodde. Steenodde hvide, faste Fyr (Fortyr) er nu tændt, Synsvidden: 11 Kml. Lysevnen: 11 1/2 Kml. 54° 38' N. Br. 8° 22' Ø. Lgd.

Elben. Fyrskibet „Elbe I“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskipet inddraget. Gnistelegraf og Undervands Taagesignal er igen i Virksomhed.

Jade. Hookelel Plate. I Schillighörn Fyr hvide Vinkel, der lyser op ad Farvandet, er der mellem Lys- og Klokke-tønde 13 og sort Spidstønde 14 fundet en Plade med 22 Fod Vand. 53° 39' 26" N. Br. 8° 6' 28" Ø. Lgd.

Holland. Ems. Riffgat. Den rød og sort lodret sribede Vager ud for Riffgat er flyttet 1/2 Kbl. N. hen. 53° 40' 0" N. Br. 6° 25' 22" Ø. Lgd.

Zulderzee. Fort Pampus. Den 18de og 19de Juli 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus ud til en Afstand af

7,000 Alen imellem ØNØ. og SSØ. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og Batterierne Diemerdam, Durgerdam, V.-Batteriet ved Muiden og Kirketaarnet i Muiderberg.

Zaandam. Noordzeekanaal. Den 2den Juli 1907 begynder Nedbrydningen af den gamle Jernbanebro over Noordzeekanaal (Hembrug). Medens Arbejdet staar paa, holdes den ene Gennemsejling lukket om Dagen, hvilket tilkendegives ved et rødt Flag. Gennemsejlingen gennem den fri Aabning ordnes at Brovagten.

Fort Hoek van Holland. Den 2den og 3die Juli 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland ud til en Afstand af 14,000 Alen mellem V. 1/2 N. og SV. t V. 1/2 V. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Zeeget van Brouwershaven. Vijlje van de Noordplaten. I Vijlje van de Noordplaten er Dybden midtfarvands nu 12 Fod.

Moselkreek. De sorte Tønder Nr. 8 og 9 i Moselkreek er ombyttet med Stumptønder Nr. 8 og 9.

England. Orfordnes. Aldborough Ridge. Aldborough Ridge er tiltaget mod Ø. Tønden er derfor flyttet 2 Kbl. S. 76° Ø. hen i 7 Fv. Vand, fra Orfordnes Fyr i N. 46° Ø., 2 1/2 Kml. 52° 6' 40" N. Br. 1° 32' 35" Ø. Lgd.

Lowestoft. Paa Lowestoft S.-Moles Hoved gives Taagesignal med Klokke med To-Slag hver 15 S. 52° 28' N. Br. 1° 45' Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Salem Harbor. Bakers Island. Omtrent den 8de Juli 1907 oprettes Taagesignal paa Bakers Island N.-Side. Der gives Et-Stød hver 30 S., Stød 3 S., Pause 27 S. 42° 32' 12" N. Br. 70° 47' 11" V. Lgd.

Fyrskibet „Pollock Rip“ Nr. 47 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskipet inddraget.

Rhode Island. Fyrskibet „Brenton Reef“ Nr. 39 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 16, der viser samme Fyr som Nr. 39. Taagesignal gives med Sirene, Et-Stød hver 30 S., Stød 6 S., Pause 24 S. Undervands Taagesignal gives ikke.

Long Island Sound. Connecticut. Fyrskibet „Cornfield Point“ Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskipet inddraget.

New York. Fyrskibet „Fire Island“ Nr. 68 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskipet inddraget.

Long Island. Rockaway Inlet. Old Dumping Ground Spidstønde Nr. 4 er flyttet og ligger i 29 Fod Vand, fra Sandy Hook Fyr i N. 36° Ø. og fra Romer Shoal Fyr i N. 68 1/2° V.

Virginia. Hog Island Fyr SØ. Lægt-ren „Pactolus“ ligger sunket i 13 Fv. Vand c. 12 Kml. S. 49 1/2° Ø. fra Hog Island Fyr. To Master rager 10 Fod over Vandet.

Chesapeake Bay. Cap Charles SØ. Grunden med 3 1/2 Fv. Vand, som i Kortet er aflagt c. 5 Kml. S. 10° Ø. fra Cap Charles Fyr, findes ikke. Der er 30 Fod Vand paa Stedet.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 72 er atter udlagt paa Station og Nr. 71 inddraget. Undervands Taagesignal gives nu med Nr. 5, med 5 Slag efterfulgt af 3 S. Pause.

Georgia. Savannah River. Vraget af Skonnerten „Arthur C. Wade“ er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget.

St. Simon. Omtrent den 3die Juli 1907 forandres St. Simon Fyr til et hvidt Fyr med Blus hver 1 Minut. 31° 8' 2" N. Br. 81° 23' 30" V. Lgd.

Florida. Florida Reefs. East Turtle Shoal. East Turtle Shoal Fyr er atter tændt. Stumptønden ET 1 1/2, er inddraget. 24° 43' 24" N. Br. 80° 56' 10" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt. Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Alabama. Mobile Bay. Mobile Point. Mobile Point Baakefyr er atter tændt. Flammens Højde: 26 Fod. Rød Fyrmast med rød Skive, c. 1 Kbl. S. 19° V. fra Mobile Point Fyr. Det midlertidige Fyr er slukket.

Mississippi. Mississippi Sound. Pascagoula River. Følgende Fyr er nu atter tændt og de midlertidige Fyr slukket: Pascagoula River East Bank, Pascagoula River West Bank, Bayou Chamier Ledefyr og Lowry Island Ledefyr.

Texas. Sabine Pass. Port Arthur Ship Canal. I Port Arthur Ship Canal er Dybden mindre end angivet i Kortet. Der er fundet Dybder fra 16 til 22 Fod over blød Mudderbund.

Galveston Harbor. Den 1. Juli 1907 tændes Hitchcock Reef røde, faste Fyr og det hvide, faste Fyr 3/4 Kml. S. for Karantæne-Stationen.

Galveston Bay. Den 1. Juli 1907 tændes følgende hvide, faste Baakefyr: Texas City Channel Nr. 1, 3 og 5 og Galveston Bay Channel Nr. 1 og 3.

Porto Rico NV.-Kyst. Point Borinquin. Point Borinquin Fyr er et hvidt og rødt Blinkfy, der viser hvidt Blink 5 S., Mørke 25 S., rødt Blink 5 S., Mørke 25 S. 18° 29' 26" N. Br. 67° 9' 43" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Braillen. Rio Grande do Sul. Mostardas. Mostardas Fyr og Kysten i Nærheden, saaledes som den er aflagt i det engelske Admiralitets-Kort, ligger c. 7 Kml. Ø.-ligere end opgivet i den tyske Fyrfortegnelse. Mostardas Fyr omtrentlige Plads: 31° 16' S. Br. 50° 54' V. Lgd.

Chili. Valdivia Bay. Port Corral. Tres Hermanas. Tres Hermanas Bank er tiltaget V. og NV. efter. Farvandet er følgelig indsnævret, og Baakerne, der angav Grundens V.-Side, er nu en Del indenfor. Corral: 39° 53' 11" S. Br. 73° 27' 31" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Stiullen. Messina. Den 15. Juli 1907 forandres Punta Secca Fyr til et hvidt Blinkfyr, der viser Blink 2 S., Mørke 3 S.

Fra 15. til 31. Juli 1907 slukkes de to grønne Fyr paa SØ.-Hjørnet af Sanità Molen. Naar de tændes igen den 1. Aug. er Flammens Højde 38 og 28 Fod.

Italien. Cotrone. Den gamle Cotrone Havn uddybes. Muddermaskinen arbejder for Tiden i den inderste Del.

Manfredonia. Det røde, faste Fyr paa Manfredonia forlængede Mole er nu igen flyttet til dennes Yderende.

Venezia. Ombord i Admiralskibet ved Venezia gives følgende Strømsignaler: En Ballon højt betyder, at Strømmen løber ind, en Kegle, at den løber ud. Strømstyrken betegnes saaledes: Ballonen eller Keglen i Top, naar Strømmen er stærkest, halvt op ved Middelse styrke, og i Højde med Dækket ved stille Vande.

Grækenland. Arta Bugt. Prevesa Stræde. Den hvide og den sorte Tønde i Prevesa Stræde ligger henholdsvis 7 Kbl. S. 33° V. og 9 Kbl. S. 56° Ø. fra Fort Pantakratora V.-Ende og ikke som vist i Kortet. Fort Pantakratora V.-Ende 38° 50' N. Br. 20° 45' Ø. Lgd.

Volo. Yderenden af Arbejderne ved den ny Ø.-lige Mole i Volo Havn er betegnet med et Fyrskib, der viser grønt Lys, og Molens Retning angives ved 5 Bøjer.

Piræus. Themistocles. Themistocles røde, faste Fyr paa V.-Enden af Halvøen Piræus er permanent slukket.

Ergasteria. Vraget af Damperen „Solano“ ligger med Stævnen mod S. Fra Fokkemasten vises en rød Lanterne. Man skal tage Vraget om Styrbord for indgaende.

Tyrkiet. Saloniki Bay. Lange Kysten fra Floden Vistritza til Saloniki Havn er Dybderne betydeligt aftaget.

Lilleasien. Smyrna. Der findes ingen Lodsstation ved Yeni Kale og ingen officielt ansatte Lodsere. De Personer, der tilbyder sig som Lodsere og med Havnekaptajnens Samtykke forretter Tjeneste som saadanne, kommer langs Siden ved Yani Khediz Fyrskib og fører blaat Flag med Bogstavet P. paa Fartejet. Bestemmelsen om, at man ved Ankring ikke maa pejle N.-Enden af den V.-lige Bølgebryder V.-ligere end S., overholdes ikke, naar kun Indsejlingen holdes fri.

Malta. Hver Tirsdag og ofte ogsaa paa andre Ugedage holdes Øvelser med Søgelys i Malta Havn. Naar Skibe kommer inden for Omraadet af Søgelysene, skal de højte med Dampfløjt og afbrænde røde Blus, indtil de er naaet ind i Havnen.

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

Røde Hav V.-Kyst. Makawar. I det S.-lige Indløb til Makawar Channel er fundet:

En Klippe med mindre end 6 Fod Vand, fra Makawar Island S.-Ende i S. 63° Ø., 2, Kml. og fra Maysita Island Top i S. 30° V. 20° 43' N. Br. 37° 17' Ø. Lgd.

Mellem en Klippe 1 Kml. S. 69° V. fra sidstnævnte og Falcon Reef er der urent Farvand.

En 5 Fods Klippe 2, Kml. S. 28° V. fra Makawar Island S.-Ende og fra Dabadiba Top i N. 71° Ø. 20° 42' N. Br. 37° 14' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Aroe Baal. Babalan Geul. Vandstands-Pælen med rød Ballon i Babalan Geul staar 1, Kml. N. 40° Ø. fra Fyret paa den venstre Flodbred. 4° 5' N. Br. 98° 18' Ø. Lgd.

Vraget af et Fartøj ligger sunket tæt Ø. for den N.-lige sorte Stumptønde i Babalan Geul. Masten er over Vandet. 4° 8' N. Br. 98° 21' Ø. Lgd.

Østindiske Arkipel. Billiton S. S. for Billiton paa c. 8° 19' S. Br. 107° 46' Ø. Lgd. er over en Strækning af 1 Kml. observeret lysegrønt Vand, formentlig stammende fra et Rev med kun et Par Fv. Vand over.

INDHOLD:

Navigationsvæsnets Ordning. — Kjøbenhavn, den 4. Juli 1907. — Gensidig Løseforsikring for Officerer i Dampskibe. — Nordisk Skibsrederforenings 18de Aarsberetning. — Nord-

europæisk Sejlskibsreder-Forbunds Minimalfragter. — Fragtmarkedet. — Fra Sømandshøjskolen i Svendborg. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. N^o 4639

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønstre

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen d.

6. Juli d. A. Kl. 10 Form. præcis paa Hotel „Ærø“ i Marstal med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende og Valg af et nyt Medlem i Stedet for afdøde Skibsreder Olaf Petersen.
3. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1907.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1908.
5. Forhandling angaaende en eventuel Lov om Tilsyn m. m. med Sejlskibe.
6. Sammenslutningen angaaende Minimums Fragtrater m. m.
7. Forslag fra Kredsstyrelsen for Øst-Jylland om at Foreningen skal afholde Rejsseudgifter for Kredsstyrelsernes Medlemmer i Anledning af Generalforsamlinger.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, d. 26. Juni 1907.

P. B. V.

P. Rehnitzer
f. T. Formand.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Juli 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	95	95	95 ¹ / ₄
Danmark.....		69 ³ / ₄	70 ¹ / ₂
Norden.....		94 ³ / ₄	95
Kjøbenhavn.....		69 ¹ / ₂	70
Carl.....		89	89 ¹ / ₂
Dannebrog.....	86 ³ / ₄	86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄
Skjold.....	69	69	69 ¹ / ₂
Urania.....	56	55 ³ / ₄	56 ¹ / ₂
Union.....	74	73 ³ / ₄	74 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		86 ¹ / ₄	86 ³ / ₄
Hejmdal.....		102 ¹ / ₄	102 ³ / ₄
Østasiatiske.....	134 ¹ / ₄	133 ³ / ₄	134 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		28	31
Gorm.....		—	95
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		60	70
Dansk-russisk Dampsk.....	86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	88
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....		100	105
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie.....	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₄	93 ³ / ₄
4 % — — 1. — ..		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.....		87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 % — — 7. — ..		93	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.....		91	91 ³ / ₄
4 % Østift. Kreditf.....		93 ¹ / ₄	93 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₄	147 ¹ / ₂
Privatbank.....	120—	119 ³ / ₄	120
Landmandsbank.....		129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Handelsbank.....		135 ¹ / ₄	135 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	109 ¹ / ₄	109	109 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....	97	96 ³ / ₄	97 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	168	168	168 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	142-141 ¹ / ₂	140 ¹ / ₂	140 ³ / ₄

Vekselkurs d. 2. Juli 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.21	18.17
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.30	—
Wien.....	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Juli 1907.

Russiske Noter.....	214.40
4 % Russiske Consols.....	73.40
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	66.90
5 % Mexikanske 1899.....	101.00
5 % Rumænske Stats.....	101.00
4 % — — 1890.....	92.00

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

„Foren. Dampsk.“ 48,000, „Ny foren. Dampsk.“ 32,000, „Norden“ 68,000, „Danmark“ 16,000, „Kbhvn.“ 50,000, „Skjold“ 3,000, „Dannebrog“ 4,000, „Urania“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 22,000, „Østas. Komp.“ 62,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 4,000, „Union“ 2,000.

Møller & Re,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.
Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Nyt I Nyt I
Privat Telegraf Code
Kr. 1,50.

Blankensteiners Eftf.
Capt. Wm. Jensen.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

New Steamers for sale.

540/550 tons D. W. on 12'—0"
draft, delivery 5/6 weeks.
720/730 tons D. W. on 12'—9"
draft, delivery 7 weeks.
310/320 tons D. W. on 10'—1¹/₂"
draft, delivery 7/8 weeks.

William Walker
Shipbuilder.
Maryport, England.

P. Schous

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

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Knutzen & Montgomery.

Indehavere:
M. Jacobsen. K. Roth.
Dansk Skibshandel.
Sunderland.
Seaham Harbour.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Fævehandel.
Havnegade 37, Nakskov.
Toll. 102

Thomas Møller

Skibsproviantering.
Lager af Sejldug, Manila og
Hampetovværk.
Nyhavnsgade 6. Aalborg.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk Petersen-Faxe's

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkes-
tilfælde har mistet sin ven-
stre Underarm, søger snarest
en eller anden Beskæftigelse.
Vedkommende har Styrmands-
eksamen I og II Afdeling og
har sejlet om Bord i 5
Aar saavel om Bord i Sejl-
som Dampskibe. Billet, mrk.
„274“, modt. Bladets Kontor.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eftf., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

3m. Skonnert „Saga“

261 Tons Netto, bygget 1893 af Eg. S. A. 1. 1. til September
1909, kobret 1904, 425 Tons d. w. paa 13 Fods Dybgaende,
c. 140 Stds. beliggende i Marstal, er til Salg ved

Skibsbygmester L. J. Bager, jun.
Marstal.

De private Assurandører lim.

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

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Chr. Holm.

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget hørende Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenelager. 28103

Alt Skibsarbejde udføres: Lille Strandstræde 3.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasses Huse.

Varerne bringes overalt. Telf. 25,064.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 6598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Karl Boström

Hangö, Finland

etabl. 1874.

Dampskibs ekspedition og
Speditionforretning.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Emil Starck

Skibsmægler.

Åbo, Finland.

Telegr.-adr. „Starcken“.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering paa Pladsen.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“

Tugboat Company „Union“

Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

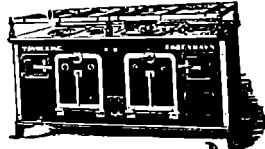
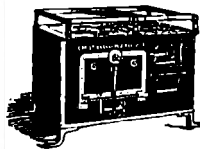
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVN

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART

FORLANG KATAL



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBE
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 9

Prøv engang ufortødtet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Vandlæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

Nykjøbing p. Falster.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

Den almindelige danske
Skibsførerforening af 1874

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver farende dansk Skibsfører samt enhver farende Styrmand, der opfylder de i Søneringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Westend 8, 3. Sal.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

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

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. Juli 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumpner
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indfavej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min Illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
 København C. Telegr. Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
 Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 1718. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1638.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Anna-Plads 18
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Kunstbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhyringsagenter,
 Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
 gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
 Telf. 1330. Hellerup 243.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —

Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialiter: **Skibsklosetter.**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandløj af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: —

Central 6890

Str. 173
1216

**Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød**

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for:

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Cøpensura
Telefon-Nr. 42

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Tæstet 12—1, 6—11 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbetaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen”

Telefon 7262.

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Navigationsvæsnets Ordning.

(Kommissionsmindretallets Betænkning).

Efter at vi i de foregaaende Numre af Bladet har refereret Indholdet af den Betænkning, som Flertallet indenfor Kommissionen af 1904 har afgivet, skal vi i det følgende søge at give en Oversigt over det af Mindretallet — Kommissionsmedlemmerne F. Hansen, J. A. D. Jensen, Svendsen og Wandel — indtagne Standpunkt. Der frembyder sig dog for saa vidt her en Vanskelighed, som Mindretalsbetænkningen kun for en Del fremtræder som en objektiv Vurdering af de foreliggende Forhold, de stillede Opgaver og disses Løsning, idet den samtidig former sig som en Slags Polemik mod Flertallets Standpunkt. Til Tider endog i saa udpræget Grad, at det næsten kunde se ud, som om Mindretalsindstillingen for en stor Del var bygget op paa Grundlag af en fuldt færdig Flertalsbetænkning og som en Kritik af denne. For ikke at komme ind paa Gentagelser skal her dog saavidt muligt kun refereres selve de Betragtninger, hvorpaa Mindretallet støtter sit Standpunkt.

Mindretalsbetænkningen.

For Mindretallet staar det fast, at man ikke ved Ordningen af Navigationsvæsnets bør fravige det Grundlag, at Staten ikke er berettiget til at stille snævrere Grænser for Næringsfriheden paa Søen, end det almene Vel kræver, hvilket Princip ved lignende Lejligheder som den foreliggende er bleven hævdet med stor Styrke. Det at fastsætte Grænserne for de af Staten stillede Eksamenskrav bliver af denne Grund ikke nogen let Opgave, saa meget mere som man paa den ene Side maa ønske at skabe den mest mulig oplyste Skibsførerstand, medens man paa den anden Side ved at stille for høje Eksamenskrav udsætter sig for at udelukke værdifulde Elementer fra Skibsførerstanden.

Den ad statistisk Vej paaviste Aftagen i Antallet paa dem, der indstiller sig til Styrmandseksamen, og den sidste Tids Mangel paa Navigatører skyldes forskellige Aarsager, saaledes den stærkere Stigning i Arbejdslønnen ved Beskæftigelser paa Landjorden end ved tilsvarende Beskæftigelser paa Søen, de bedre Kaar, der bydes Navigatører i mange fremmede Skibe og ikke mindst den Omstændighed, at det stadig hyppigere foretages af Skibsførerne — ja endog undertiden af Styrmandene med — at de maa indskyde Kapital i Skibet. Hertil kommer saa yderligere Handelsflaadens Forøgelse, og alle disse Forhold gør det i Mindretallets Øjne til en meget betænkkelig Sag at skærpe Eksamenskravene. Samtidig maa det dog indrømmes, at den Grænse næppe længer lader sig strængt opretholde, at Staten kun kan forlange det, der er nødvendigt for at føre Skibet sikkert over Søen, thi det almene Vel kræver, at den danske Skibsfart skal kunne hævde sig i Verdenskonkurrencen, men fra dette er der dog et langt Spring til at ville forlange, at Staten som Betingelse for Retten til at føre Skib f. Eks. skulde forlange Kundskaber, der sigtede til at varetage Redernes, Ladningsejernes eller Assurandørernes Interesser eller til at fremme den almindelige Dannelse. Saadanne Kundskaber kan som Regel ikke foretages, men maa henlægges til fakultative Prøver.

Skibsfartens stærke Udvikling i de senere Aar forekommer ikke Mindretallet at have ændret de Fordringer, der bør stilles til Befalingsmændene om Bord, og de i vore Eksaminer indeholdte tvungne Krav, som saaledes i det væsentlige maa siges at svare til Udviklingen, staar ogsaa fuldt Maal med de tilsvarende hos andre Nationer. Det maa dernæst anses for heldigst fremdeles kun at have én Klasse indenfor den egentlige Skibsførerstand. Vel kan Grænsebestemmelser for Farten ikke helt undgaaes, hverken de geografiske eller de, der betinges af Skibenes Størrelse, men jo færre af dem des bedre, saa meget mere som man i høj Grad savner Midler til Kontrol med deres Overholdelse. Der udkræves ikke flere nautiske Kundskaber til at navigere et stort Dampskib end til at navigere et lille Sejlskib paa de samme Rejser; ja man tør vel endog paastaa, at der i Reglen foretages nok saa stor Dygtighed og Sømandserfaring til at føre Sejlskibet, der i ringere Grad end Dampskibet er udrustet med Hjælpe midler til at klare

sig under vanskelige Forhold, i alt Fald saa længe Dampskibet kan bruge sin Maskine. De faglige Kundskaber udenfor de rent nautiske har lige saa stor Betydning for Føreren af Sejlskibet som for Føreren af Dampskibet, naar lige undtages Maskinlære. Navnlig fra Repræsentanter for Sejlskibsfarten blev der i sin Tid rejst en kraftig Opposition mod den tvungne Eksamen i Maskinlære for alle Navigatører, og under Hønsyn hertil kunde man maaske gaa med til at borttage dette Fag for Sejlskibsnavigatørernes Vedkommende, idet man dog maatte bibeholde den under dette Fag henlagte Naturlære. Derimod maa det anbefales, at Kendskab til Engelsk fremtidig kræves allerede til Styrmandseksamen, dog ikke ud over Begyndelsesgrundene, idet dette Fag bevisligt volder Eleverne betydelige Vanskeligheder. Geografi og Vejrlære samt Søret og Handelsvidenskab bør ikke i synderlig højere Grad end nu gøres obligatoriske til Styrmandseksamen; dog kan Fordringerne i Søret passende forøges med Kendskab til de forskellige Skibsdokumenter og Betalingsmidler. Alle andre ønskelige Kundskaber i disse Fag bør forblive under den fakultative Prøve. Det fra flere Sider fremsatte Ønske om Indførelse af et Fag som Sømandskab i Lighed med, hvad der kendes fra Ordningen i flere Stater, kan Mindretallet kun i meget ringe Grad end nu give sin Tilslutning. Ganske vist gør Skibsfartens Udvikling det vanskeligere end tidligere for unge Mennesker at erhverve Sejlskibsfart og den dermed forbundne solide Sømandsuddannelse, men det maa dog hævdes, at Forholdene i denne Henseende endnu langt fra er foruroligende, og desuden kan en teoretisk Undervisning i praktisk Sømandskab ikke modvirke den Fare, som rummes i Overgangen fra Sejl til Damp. Nogen Mening kunde der vel være i at dyrke Sømandskab paa Navigationsskolerne blot som Foretagsfag uden Eksamen, men Erfaringen viser imidlertid, at Undervisning uden afsluttende Prøve i Reglen er af tvivlsom Værdi. Derimod kan det af praktiske Grunde forsvares, at der under et Lærefag, som benævnes Sømandskab, henlægges forskellige maritime Emner, der egner sig for den mundtlige Undervisning og Eksamination, og hvoraf det allermoste allerede nu læres under forskellige andre Fag, saasom under Maskinlære, Internationale Regler, Vejrlære etc.

Fra alle Sider næres der som bekendt et levende Ønske om stedse at fremme den intellektuelle Udvikling og specielt Almendannelsen hos Navigatørstanden, men at realisere dette Ønske er forbundet med adskillige Vanskeligheder og da navnlig den, at Navigatørstanden nødvendigvis maa rekrutteres fra alle Lag i Befolkningen. Efter Mindretallets Mening opnaar man intet af Betydning i denne Retning ved skærpede Eksaminer, og ikke heller kan Elevens Ophold ved en Navigationsskole i nævneværdig Grad udnyttes til Fremme af Almendannelsen, thi Navigationsskolen maa først og sidst blive en Fagskole, hvor Arbejdet bør koncentreres om at bibringe Eleverne de til Sømandgerningen nødvendige, af Staten foreskrevne teoretiske Kundskaber og sætte dem i Stand

til med mindet mulig Bekostning og Tidsspilde at absolvere de anordnede Eksaminer. Vilde man endelig foretage noget alvorligt Skridt i denne Retning, burde man ved privat Initiativ og med Statens Bistand udvide Højskolegerningen til ogsaa at omfatte Sømandsstanden, eller endnu bedre, indføre Øvelsesskibe, hvor unge Sømands Skoleundervisning fortsættes jævnsides med den faglige Uddannelse. Den unge Sømand har fra 14—15 Aars Alderen til Indtrædelsen paa Navigations-skolen liden eller ingen Lejlighed til at sørge for sin aandelige Udvikling, og betegnende nok er det navnlig Behandlingen af Modersmaalet og mest den skriftlige, der kommer til at lide under dette uheldige Forhold. En statistisk Oversigt over de Afvisninger fra Eksamens 1ste Afdeling, som har fundet Sted, siden den nuværende Ordning traadte i Kraft, viser da ogsaa, at Dansk og derefter Matematik skyldes det største Antal af disse.

Som bekendt giver den almindelige Styrmandseksamen efter de nugældende Bestemmelser Adkomst saavel til at fare som Styrmand som til at føre Skib (Udvaanderskibe paa fremmede Verdensdele dog undtagne), men imod denne enkelte Eksamen kan det med Rette indvendes, at der fra Eksamens Aflæggelse indtil Overtagelse af Førerstilling hengaar for lang Tid. En afsluttende Prøve efter paabudt Fartstid som Styrmand vilde derfor byde adskillige Fordele, men da der af Hensyn til Skibets Sikkerhed ikke bør stilles synderlig ringere Fordringer i nautisk Henseende til Styrmanden i lang Fart end til Skibsføreren, bør Styrmandseksamen ikke indeholde aynderlig ringere Krav end Skibsførereksamen, og det centrale ved en eventuel Skibsførereksamen maatte saaledes blive Rekapitulationen. Mindretallet kan derfor, om end med nogen Betænkelighed, gaa med til at indføre en Skibsførereksamen, men denne maatte da være tvungen overalt i den almindelig Fart. Det vilde være ganske inkonsekvent at fritage f. Eks. Farten paa Middelhavet for denne Byrde, og den eneste Fart, som efter Mindretallets Mening her kunde udelukkes, er Nord- og Østersøfarten. Det tvungne andet Skoleophold vilde give Eleverne passende Anledning til at underkaste sig ogsaa de fakultative Prøver, som Mindretallet tilsammen betegner som den udvidede Skibsførereksamen (Skibsførereksamens 2den Afdeling), men om det end vilde være heldigt, at Sømanden først ved nogen Fart som Styrmand havde erhvervet sig Betingelser for bedre Forstaaelse af Stoffet ved den tvungne Skibsførereksamen, saa tør Mindretallet dog under ingen Omstændigheder tilraade en befalede Fartstid som Styrmand længere end højst ét Aar for at kunne indstille sig til Skibsførereksamen.

Hvad angaar den frivillige, udvidede Skibsførereksamen, udtaler Mindretallet, at Formalet med denne ikke blot er at bibringe enkelte Navigatører videregaaende faglige Kundskaber, men nok saa meget at søge hele Standens intellektuelle Niveau højnet. Navnlig det sidste Formaal kræver imidlertid, at det ogsaa fremtidig bliver en frivillig Sag, om Eksamen aflægges i enkelte Fag eller i dem alle. Til Fagene under den frivillige Eksamen bør dog føjes to ny, nemlig teoretisk Skibbygning og Elektricitetslære, idet noget Kendskab hertil nu til Dags er meget ønskeligt for en Skibsfører.

I nøje Forbindelse med den frivillige Eksamen staar det aarlige Antal af Eksamensafholdelser. For Tiden afholdes Styrmandseksamen i tre aarlige Terminer, hvorved Eksamen ved samme Skole finder Sted med c. 4 Maaneders Mellemlum. Dette medfører imidlertid, at Forberedelsen til 2den Afdeling ogsaa maa indskrænkes til 4 Maaneder, men dette er for det store Flertal af Elever en altfor kort Tid, navnlig naar Prøven ønskes aflagt i alle Fagene. Ved en fremtidig Ordning maa derfor to Eksaminer om Aaret ved hver Skole anses som tilstrækkeligt.

De ved Loven af 1892 indførte Eksaminer af lavere

Grad, Sætte- og Fiskeskippereksamen, bør stedse ved blive at bestaa — Sætteskipperprøven uden noget væsentlig Ændring og Fiskeskipperprøven med nogen Skærpelse af Hensyn til de ret ansvarsfulde Stilling, som denne Prøve giver Adgang til.

Spørgsmaalet om Overgang til Statsskoler ser Mindretallet, alene af Hensyn til Kommissoriets Udtalelse derom, ingen Grund til at gaa dybere ind paa. Medens der vel kan være Grunde, der taler for Indførelsen af Statsnavigationsskoler, mener Mindretallet dog at burde fraraade et saadant Skridt, dels fordi Statsskolen ikke i samme Grad som den private Skole tilskynder til indgaaende Arbejde med den enkelte Elev, og dels fordi Oprettelsen af Statsskoler maatte føre til Nedlæggelse af nogle af de eksisterende private Skoler, hvad der vilde være en Uretfærdighed mod de paagældende Landsdele. Ulemperne ved de private Skoler vil kunne afhjælpes lettere og billigere ved at forhøje Statstilskudet. Ankerne mod de private Skoler koncentrerer sig i Konkurrencen mellem disse, men denne Konkurrence har under den nugældende Lov tabt overordentlig meget af sin tidligere Braad. En behersket Konkurrence er desuden en særdeles gavnlig Spore til ihærdigt Arbejde og til at holde Skolerne paa Højde med Tidens Krav. Ud fra det statistiske Materiale over Eksamensudfaldet mener Mindretallet at kunne godtgøre, at der ikke kan rejses berettigede Anker mod vore Navigations-skoler for ikke tilfredsstillende at have røgtet deres Gerning, og det muligvis noget for lave Procentantal for Afvisninger fra Eksamen maa tilskrives den Samvittighedsfuldhed, der gennemgaaende vises fra Skolerne ved Udstedelsen af de lovbefalede Modenhedsbeviser. En væsentlig Fordel ved de nuværende Skoler er ogsaa den, at det væsentligst skyldes dem, at saa mange Sømand underkaster sig de frivillige Eksaminer, idet Skolerne paa Grund af Reglerne for Statstilskudets Fordeling er stærkt interesserede i at bevæge saa mange som muligt til at tage den udvidede Eksamen. I Kommissoriet er endelig berørt Muligheden for en Ordning, hvorefter blot en af Skolerne, og da muligvis en Statsskole, skulde være indrettet paa at besørge Undervisningen til Eksamens 2den Del (Skibsførereksamens 1ste og 2den Afdeling), men en saadan Ordning vil Mindretallet bestemt fraraade. Sømandene vilde meget betænke sig paa at indtræde i en Skole, der ikke kunde give dem den fulde, afsluttende Undervisning, hvad der vilde give den begunstigede Skole, hvis Beliggenhed nærmest maatte blive et Sted i Svendborg Amt, en skæbnesvanger Overvægt.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Uddannelse af Lærerkrafter, da viser Erfaringen, at Kombinationen af seminarieuddannede og sømandsuddannede Lærere er en særdeles heldig Ordning, der bør søges opretholdt. Mindretallet ser ingen Grund til at foretage gennemgribende Forandringer i de herhen hørende Forhold og vil derfor blot foreslaa, at der paa de aarlige Finanslove bevilges de nødvendige Midler dels til Fortsættelseskursus for Lærere, dels til Forberedelseskursus for Aspiranter.

Med Hensyn til de Forandringer i Sønæringsloven, som Mindretallets Forslag eventuelt vil foranledige, da har Mindretallet tænkt sig i alt væsentligt at bibeholde de nuværende geografiske Grænsbestemmelser, af hvilke man som tidligere nævnt bør have saa faa som muligt. En Undtagelse herfra vil Mindretallet dog foreslaa med Hensyn til Nord- og Østersøfarten, hvor Lodskud og for en stor Del ogsaa Lokalkendskab afgiver saa stor Hjælp for Navigeringen; for denne Farts Vedkommende vil der derfor kunne stilles lempeligere Sønæringskrav. Endelig maa det anses som ønskeligt, at der for Førerne af Passagerskibe gennemgaaende stilles noget strengere Fordringer end for Førerne af tilsvarende Skibe i almindelig Fragtfart, hvilken Ordning ikke saa meget er dikteret af Hensynet til Skibets sikre Navigering som til den

andelige Overlegenhed og taktsfulde Optræden, for hvis Tilstedeværelse der er størst Sandsynlighed hos den Mand, som har bestaaet de højere Eksaminer.

Af Mindretallets Medlemmer har endelig Formanden, Admiral Wandel, ikke set sig i Stand til at give Forlaget om Indførelse af tvungen Skibsførereksamen sin Tilslutning.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 11. Juli 1907.

Under Overskriften „Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund“ finder vi i „Norges Søfartstidende“ følgende Betragtninger, der forekommer os at have en vis Interesse:

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-For-
ning bebuder, at Foreningen paa første ordinære Gene-
ralforsamling vil tage under Overvejelse under en eller
anden Form at søge opnaaet en mere fast Sammenslut-
ning af de i nordevropæisk Fart interesserede Sejlskibs-
redere.

Bestyrelsen er af den Formening, at man vil kunne
inde en saadan Form indenfor Nordevropæisk Sejlskibs-
reder-Forbunds Ramme, og man finder, at Nødvendig-
heden af Samarbejde er til Stede i samme Grad nu, som
la Forbundet dannedes for et Aars Tid siden, og at
Betingelserne er blevet lettere ved Forbundets Virk-
somhed.

Uden Tvivl har den danske Forening Ret heri, og
vi har Aarsag til at tro, at dens Bestræbelser vil blive
nødt med Velvilje og Forstaaelse paa denne Side af
Skagerak, naar kun en passende Form findes for en
fastere Sammenslutning. De norske Sejlskibsredere har

i det forløbne Aar i højere Grad end før erfaret, at der
maa et Centralorgan til for at holde Forbundet sammen.
Skal hver Forening arbejde for sig, vil den nød-
vendige Oversigt savnes, og man vil være udsat for at
dele sine Kræfter og arbejde forgæves. Der er ingen
Ting i Vejen for, at Sammenslutningstanken denne Gang
kan blive virkeliggjort paa en mere tilfredsstillende
Maade end forrige Gang. Betingelserne herfor er saa
meget mere til Stede, som Norsk Sejlskibsreder-
forening nu kan møde med en Tonnage, som er næsten
tre Gange saa stor som under Forbundets Dannelselse
i Fjor.

Samlet til et Hele vil de nordevropæiske Sejlskibs-
redere være en Magt, som gennem sit Centralorgan kan
opnaa at blive taget Hensyn til.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og
Handelsretten for Juli 1907 fungerer:

Skibsfører *J. N. Schmicker*, Telefon H. 72.

— *Th. Thomsen*, Telefon 10140.

Skibsbygger *S. J. Carstens*, Telefon H. 1631.

Maskinmester *A. Blesberg*, Nordisk Kulsyrefabrik, Valby.

Dødsfald. Æbeltoft, d. 9. Juli. (Ritz. Bur.).
Fyrnester *H. J. Henningsen*, Hjelm Fyr, er i Gaar
druknnet ved Badning. Liget er fundet. Den Forulykkede
var 62 Aar gammel.

Vi har modtaget Meddelelse fra det danske Vice-
Konsulat i Rouen om, at Strejken i Rouen er ophørt
d. 5. ds.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdagen d. 6. Juli Kl. 10 i Marstal.

Formanden, Konsul Rechnitzer, Aalborg, erklærede Mødet for aabnet, og bød de Delegerede Velkommen og udtalte derpaa følgende:

Vi skulde i Aar for første Gang have haft den Glæde at se Skibsreder Olaf Petersen her i vor Midte som Medlem af Bestyrelsen. Skæbnen har villet, at han er bleven revet bort af Døden i en ung Alder, hvad vi meget beklager ogsaa fra vor Side, fordi vi er overbevist om, at han med Energi vilde have røgtet det Tillidshverv, man havde betroet ham til Varetagelse af Sejlskibsfartens Interesser. Med Erkendtlighed bevarer vi Mindet om afdøde Agent Petersen.

Medlemmerne sluttede sig til Formandens Udtalelse ved at rejse sig.

Paa Formandens Forslag valgtes derefter Navigations-
skolebestyrer Hansen, Marstal, til Dirigent.

Dirigenten: Naar jeg paatager mig det Hverv, De har været saa elskværdige at bede mig røgte, gør jeg det kun, fordi jeg føler mig overbevist om, at enhver af de tilstedeværende vil bestræbe sig for at gøre mig Hvervet saa let som muligt derved, at man strengt holder sig til de Sager, der foreligger til Forhandling.

Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1906.

Formanden: Det er jo Sædvane, at Foreningens Sekretær fremlægger Regnskabet, men da han ikke er til Stede i Dag, skal jeg tillade mig at gøre det.

Formanden gennemgik derefter Hovedposterne af Regnskabet, idet han iøvrigt henviste til den i Aarsberetningen offentliggjorte Ekstrakt, og indstillede slutte-
lig Regnskabet til Decharge.

Der gaves enstemmig Decharge.

Man gik derefter til den næste Sag paa Dagsordenen:

Fremlæggelse af Aarsberetningen,

hvis enkelte Afsnit sattes under Forhandling.

Første Afsnit, som angik Haandbog i praktisk Sømandsskab, foranledigede ingen Udtalelser.

Løsning under Bugsering.

Formanden: Jeg skal herom bemærke, at Bestyrelsen har sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag og er betænkt paa at rette en ny Henvendelse til Ministeriet, eventuelt ogsaa til Rigsdagen, om Gennemførelse af de Regler, det i sin Tid nedsatte Udvalg udarbejdede, og som betegner en Løsning, der formentlig vil vise sig at være tilfredsstillende. Sagen er den, at den Ændring, der skete i Loven er meget i Strid med det Resultat, der var fremgaaet af Kommissionens Arbejde. Loven i den forandrede Affattelse er vedtaget i Landstinget. Vi kan ikke være tilfreds med den i denne Form, men maa arbejde hen til at faa Kommissionens Forslag gennemført i fuld Udstrækning. Men det er jo ikke saa lige en Sag idelig at komme til Regering og

Rigsdag med den Slags Ting. Bestyrelsen er imidlertid som sagt enig om ved gunstig Lejlighed at gøre, hvad den kan, for at gennemføre Kommissionens Forslag.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Som bekendt havde Dansk Sejlskibsrederi-Forening et Medlem i den Kommission, der skulde udarbejde ny Lodsingsregler, nemlig Kaptajn Andersen af Aarhus. Kommissionen, hvis to andre Medlemmer var Admiral Victor Hansen og Dampskibsfører Mathiesen, udarbejdede et Forslag, som var tilfredsstillende, og hvorom dens Medlemmer var fuldstændig enige, men i Ministeriet, hvortil Forslaget blev indsendt, omredigerede man det paa en for Foreningen og dens Medlemmer meget uheldig Maade, uden at det af Foreningen valgte Medlem af Kommissionen fik Lejlighed til at gøre sig bekendt med Ændringerne og udtale sig derom. Det ændrede Forslag er derefter bleven forelagt i Landstinget og vedtaget der, hvad vi meget maa beklage. Vi maa bestemt protestere mod den her auventde Fremgangsmaade og søge at faa de uheldige Forhold rettet.

Dirigenten: Jeg tør vel betragte det som givet, at Forsamlingen billiger det Skridt, Bestyrelsen er betænkt paa at foretage.

Besejlingsforhold paa Limfjorden.

Formanden: Det er jo saadan med enhver Forening, at det Arbejde, der udføres af den, vanskeligt lader sig maale med en Alen, som man siger, men her foreligger et Tilfælde, hvor vi virkelig kan paavise, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening har gennemført en Sag, der er af Vigtighed for de Skibe, der besejler Limfjorden. En betydelig Mængde Fartøjer ogsaa her fra Marstal passerer gennem den faste Bro ved Aalborg. Det har holdt meget haardt at faa Jærnbanelforvaltningen til at søge bevilget af Staten de Penge, der er nødvendige til Anskaffelse af tidssvarende Apparater til at aabne og lukke Broen. Dette er imidlertid nu opnaet; paa Finansloven for indeværende Aar er der bevilget 43,000 Kr. til Opsættelse af saadanne tidssvarende Apparater. Arbejderne er allerede i Gang, saa at vi vel kan vente, at den ny Indretning vil være i Orden maaske allerede henimod Efteraaret. Hidtil har det jo været ganske overordentlig vanskeligt under urolige Vejrforhold at passere gennem Broen, men nu vil dette Forhold blive helt forandret. Det er mig en Glæde at kunne konstatere, at det er en Sag, som vor Forening har ført igennem trods megen Modstand fra anden Side.

Dirigenten: Jeg tør vel betragte Forsamlingens Tavshed som et Tegn paa, at den takker Bestyrelsen for det Arbejde, den har udrettet i denne Sag. (Hør! Hør!)

Man forbigik foreløbig det næste Afsnit i Aarsberetningen, der angik Nordevropæisk Sejlskibsrederi-Forbund, da den paagældende Sag var opført som et selvstændigt Punkt paa Dagsordenen.

Lægetilsyn med Skibsbesætningerne.

Formanden: Der er i Beretningen nærmere gjort Rede for Bestyrelsens Stilling til denne Sag. Vi er kommen til det Resultat, at man maa anse det for ønskeligt, at de Mennesker, der vil søge Næring som Sømænd, præsterer Beviser for, at de er i Besiddelse af den fornødne Syns- og Høreevne, men Bestyrelsen mener tillige, at hvis det ved Lov opstilles som en Betingelse for at fare til Søs, at der af dem, der søger Hyre, præsterede nærmere angivne Bevisligheder med Hensyn til Syns- og Høreevne og Helbredstilstand i Almindelighed, bør Omkostningerne ved Tilvejebringelsen af disse Bevisligheder ikke paahvile Rederierne, men bør paalægges de Folk, der søger Hyre.

Dirigenten: Det maa maaske være mig tilladt at gøre et Par Bemærkninger om denne Sag. Det vilde ganske sikkert være naturligt, om det fordredes, at den, der agter at søge Næring som Sømænd, selv præsterer Beviser for, at han var fuldt ud kvalificeret dertil. Der er i og for sig næppe noget urimeligt i et saadant Krav, men nu er Forholdet jo, som de tilstedeværende véd, det, at for Tiden er det overordentlig vanskeligt at skaffe Besætning til Skibene. Jeg har derfor den Opfattelse, at hvis Omkostningerne ved saadanne Bevislighederes Tilvejebringelse paalægges de hyresøgende selv, vil dette bidrage til at gøre det endnu vanskeligere at skaffe Folk til Skibene. Da det imidlertid synes, som om Kravet om saadanne Bevisligheder vil blive rejst fra Offentlighedens Side, idet det jo er Ministeriet, der har stillet Forespørgsel i saa Henseende, og da det jo ogsaa er Offentlighedens Pligt at vaage over Sikkerheden for Liv og Gods paa Søen, forekommer det mig naturligt, at de Institutioner, der oprettes til at foretage saadanne Undersøgelser, bekostes af Staten. Jeg synes derfor, at det vilde være rimeligt, om Generalforsamlingen henlede Bestyrelsens Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at det bliver Staten, der afholder de med saadanne Undersøgelser forbundne Omkostninger, og jeg vil tillade mig at stille Forslag om en Udtalelse fra Forsamlingen gaaende i den Retning.

Havnefoged Møller, Svendborg: Det forekommer mig, at netop i disse Tider, hvor Besætningerne om Bord i Skibene knap og nap er til at holde paa, er det meget betænkeligt at kræve Beviser for Folkenes Dygtighed. Man maa jo endog tage Krøblinge, Halte og Blinde for at faa tilstrækkelig Besætning. Naar man vil paalægge Søfolkene at præstere Beviser ikke alene for, at de er i Besiddelse af tilstrækkelig Dygtighed som Sømænd, men ogsaa for, at de er aldeles fejlfri med Hensyn til Legemsbeskaffenhed, tror jeg, at vor halve Flaade vilde komme til at ligge stille af Mangel paa Besætning. Jeg tror derfor, at det ikke nu er det rette Øjeblik til at fremtvinge noget Tilsyn med Skibsbesætningerne eller Beviser for Mandskabets Dygtighed eller Legemsbeskaffenhed.

Dirigenten: Maa jeg overfor Hr. Havnefoged Møller sige, at det jo er en Kendtgerning, at Sagen er af stor Betydning for de unge Sømænd, og at det nok kunde være rimeligt, at det blev fordret, at de skulde underkaste sig en saadan Prøve, hvis Resultat blev indført i deres Søfartsbog, saa at man kunde se, om de var farveblinde eller ej, da dette Forhold jo spiller en stor Rolle i Søfarten. Hvorvidt der kunde være Tale om Indførelse af Høreprøver, skal jeg ikke sige noget om, men maaske var det hensigtsmæssigt at indføre saadanne. Jeg mener ikke, at der kan være Tale om at forlange, at der foretages andre Undersøgelser. Jeg antager, at Udgifterne til de nævnte Prøver vilde blive ret smaa, idet Undersøgelserne jo naturligvis kun skulde foretages en Gang for alle for hver Mand. Der kan efter min Mening ikke være Tale om, at der skulde foretages Undersøgelser ved hver Paamonstring. Men saafremt der fra Lovgivningsmagtens Side skulde blive fordret andre Undersøgelser, finder jeg det rimeligt, at Udgifterne til disse afholdtes af Statskassen. Maaske Forsamlingen vilde være villig til at udtale saadan noget som følgende:

„Generalforsamlingen udtaler det ønskelige i, at enhver, der agter at ernære sig ved Søfart, før hans Søfartsbog udleveres ham, maa underkaste sig en Syns- og Høreprøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog. Under de vanskelige Søfartsforhold kan Generalforsamlingen ikke anbefale yderligere Legemsundersøgelser. Skulde Indførelsen af saadanne vedtages af Lovgivningsmyndighederne, maa i hvert Fald Udgifterne ved deres Iværksættelse afholdes af Statskassen.“

Havnefoged Møller: Det sidste kan jeg godt gaa med til. Det er en Selvfølge ogsaa af den Grund, at det var fra Fyns Kredsaafdelings Side, at Spørgsmaalet om at faa indført en Syns- og Høreprøve først blev rejst.

Dirigenten: Jeg ved ikke, om jeg forstaar Hr. Havnefoged Møller rigtigt, naar jeg opfatter det som hans Mening, at Udgifterne ved denne Syns- og Høreprøve ogsaa skulde afholdes af Statskassen.

Havnefoged Møller: Ja, hvis det kunde opnaas, vilde det jo være meget godt. Det er højst uheldigt, naar man ikke rigtig ved, hvem der skal betale, og man f. Eks. har en Besætning paa 5—6 Mand, som man maa beordre til Lægeundersøgelse i Henseende til Syns- og Høreevne. Man er udsat for, at Undersøgelsen resulterer i, at de ikke har tilstrækkelig Syns- eller Høreevne, og saa kommer Skibsrederen til at betale. Det bliver ikke saa faa Penge.

Bankbestyrer H. Clausen, Marstal: Naar der tales om, at Rederne nødig vil betale Udgifterne ved disse Undersøgelser, maa man huske paa, at det kommer til at gaa ud over de samme Rederes gensidige Assuranceforeninger, naar Mandskabet i Skibene, som Havnefoged Møller sagde, efterhaanden bliver af en mindre god Kvalitet, idet man maa tage baade Halte og Blinde o. s. v. Hvis den Dreng, der stilles paa Udkig, ikke er skarp-synet nok, er der en temmelig stor Fare for, at Assuranceforeningen kommer til at bøde derfor, og det Tab, der derved fremkommer, bliver langt større end Udgiften til Undersøgelserne.

Havnefoged Møller: Jeg tror ikke, der er nogen Fare for, at det kommer til at gaa ud over Assuranceforeningerne. Hvis en Mand faar en Erklæring ved Syns- og Høreprøven, gaaende ud paa, at han ikke kan se tilstrækkeligt eller ikke kan høre tilstrækkelig godt til at gøre Tjeneste om Bord, og man alligevel forhyrer ham, er det selvfølgelig i Strid med Reglerne. Men hvis vi faar en Lov, der fordrer en Synsprøve for hver Mand, udsætter man sig for at gaa glip af meget Mandskab, som godt kunde gøre Tjeneste om Bord. Naar en Mand ved en saadan Synsprøve ikke kan skelne en Smule Nuance mellem en Farve og en anden, som i Farveskalaen ligger tæt op til den første, kan vedkommende ikke faa Bevis for Sedygtighed, medens denne Synsvagthed slet ikke vilde gøre sig gældende om Bord, hvor det drejer sig om at skelne rød Lanterne fra grøn. Han kan altsaa godt bruges om Bord, selv om han ikke kan faa Certifikat for at have tilstrækkelige Evner. Er Undersøgelsen paabudt ved Lov, og det ved Undersøgelsen er konstateret, at vedkommende Mand ikke har den Synsevne, der udfordres ved Prøven, begaar man en Fejl ved at give ham Hyre, men naar Loven ikke eksisterer, kan Rederiet ikke gøres ansvarligt for, at Manden ikke kan skelne saa nøje mellem Farverne, som der fordres ved Synsprøven. Man maa være berettiget til at forhyre en Mand, der har almindelig Synsevne og kan skelne de paa Søen almindelig anvendte Signaler.

Noget andet er, at man kunde opstille den Fordring, at unge Mennesker, som vil til Søs, skal underkaste sig en Prøve for at godtgøre, om de fuldt ud er egnede dertil. Derved vilde der opelskes en ny og bedre Sømandsstand. Men med Hensyn til de nuværende Sømand og under de nuværende Forhold mener jeg ikke, at man kan paabyde ved Lov, at der ikke maa forhyres andre af disse Folk end dem, som fuldt ud er i Besiddelse af baade Syns- og Høreevne.

Skibsreder P. H. Clausen, Fanø: I min lille Sømandsskole paa Fanø har jeg indført den Regel, at alle, der vil optages paa Skolen, maa underkaste sig en Synsprøve. Det har vist sig at være nødvendigt; der har

været enkelte, der var saa farveblinde, at de ikke kunde skelne rødt fra grønt, og det vilde være forkert at lade saadanne Folk gaa til Søs. En Synsprøve koster 2 Kr. Det er sikkert rigtigt, at alle vordende Søfolk underkaster sig en Synsprøve. Noget andet er det, om de ældre Søfolk og de, som gaar til Søs i en modnere Alder, skal underkaste sig saadanne Prøver. Men alle Unge, som ønsker at komme til Søs, bør kunne ofre de 2 Kr. for at faa undersøgt, om de egner sig til Søen eller ej.

Dirigenten: Naar en Mand vil opnaa Stillingen som Officer i et Skib, skal han jo underkaste sig Synsprøven, men nu er det jo sikkert nok, at der aldrig er nogen — i alt Fald ikke her fra Marstal, der gaar til Søs, uden at han jo mener at gaa med en Skibsfører eller i det ringeste en Styrmand i Maven. Jeg finder derfor, at der ikke kan være noget i Vejen for, at Udgifterne ved denne Prøve bliver at afholde af vedkommende selv, naar det slaas fast en Gang for alle, at Prøven skal afholdes, førend han faar sin Søfartsbog.

At der fra Lovgivningsmagtens Side skulde stilles en saadan Fordring til ældre Søfolk, som har erhvervet sig Søfartsbog, kan der naturligvis ikke være Tale om, saa vist som Love af denne Art ikke plejer at have og heller ikke bør have tilbagevirkende Kraft.

Da der sikkert fra anden Side er Tanker oppe om at kræve andre Undersøgelser end Syns- og Høreprøve, finder jeg det rimeligt, at Forsamlingen tog Afstand fra, at Udgifterne ved saadanne Prøver bliver paalagt Rederne, hvorimod jeg finder det rimeligt, at de Udgifter, som løber paa ved Syns- og Høreprøven, i alt Fald ved Synsprøven, afholdes af vedkommende selv, idet Undersøgelserne skal foretages, inden vedkommende gaar til Søs. Det er det, jeg tænkte mig at udtrykke i den foreslaede Resolution, i hvilken jo eventuelt Ordet „Høreprøve“ kunde stryges.

Skibsreder Christiansen, Thurø: Høreprøven maa vi ikke stryge. Hørelsen er lige saa vigtig som Synet. I Taage og Snefog maa man jo bruge Instrumenter, der stiller Krav til Hørelsen. Naar jeg har stillet en Mand paa Udkig, er det lige saa vigtigt, at han kan høre, som at han kan se. Jeg synes det vilde være godt, om man fik saadanne Prøver, der altsaa skulde foretages, forinden vedkommende fik udleveret sin Søfartsbog. Det er noget, som jeg synes, alle maa kunne slutte sig til.

Ligesom de foregaaende Talere mener jeg ogsaa, at man vanskelig kan fordrer, at ældre Søfolk skal underkaste sig saadanne Prøver.

Dirigenten: Vi kan vel saa betragte Resolutionen som vedtaget med Bibeholdelse af Ordene „Syns- og Høreprøve“?

Havnefoged Møller: Var det ikke tilstrækkeligt, om Forsamlingen anmodede Bestyrelsen om at anbefale, at der opstilledes som Betingelse for at fare til Søs, at Vedkommende kunde præstere disse Bevisligheder. Min Mening er den, at alle de, der for Fremtiden vil gaa til Søs, skal underkaste sig en Syns- og Høreprøve, førend Søfartsbogen bliver udleveret.

Dirigenten: Det er nøjagtig det, jeg har bestræbt mig for at udtrykke i Forslaget til Resolution; om det er lykkedes mig, er en anden Sag. Jeg tror, at der er under Opsejling Fordringer om videregaaende Undersøgelser, og jeg mener, at man vilde give Bestyrelsen et vist Rygstød, naar den over for Lovgivningsmagten kunde henvise til, at Generalforsamlingen havde ment, at saafremt andre Undersøgelser end de to nævnte skulde blive paabudt, maatte Udgifterne ved disse andre Undersøgelser afholdes af Statskassen. Jeg gør opmærksom paa, at der maa skelnes mellem Undersøgelser af

Forhold, der er af Betydning for Mandens eget fremtidige Erhverv, og Undersøgelser, som ønskes anstillet nærmest af Hensyn til Rederierne. Syns- og Høreprøven angaar Forhold, der er af stor Betydning for Mandens fremtidige Eksistens, bl. a. for hans Adgang til højere Stillinger. Det er hans eget Velfærd, det drejer sig om, derfor er det rimeligt, at han selv er pligtig at betale Udgifterne. De andre Undersøgelser angaar nærmest Ting, der har Interesse for Rederne, men jeg finder, at under de nuværende vanskelige Søfartsforhold, er det rimeligt, at Statskassen afholder disse Udgifter. Derfor har jeg i Forslaget til Resolutionen taget det sidste Punkt med, skønt jeg mener, at det vilde være heldigst at nøjes med to Prøver: en Synsprøve og en Høreprøve.

Skibsreder H. Petersen, Marstal: Skulde det ogsaa være nødvendigt for Folk, der sejler som Kokke, at underkaste sig disse Prøver? Det kunde jo tænkes, at adskillige Folk, der vilde have Hyre som Kok eller Stewart, ikke kunde faa disse Attester; skulde de saa være udelukkede fra at faa Hyre? Det vilde være betænkeligt, navnlig i disse Tider, hvor det er saa knapt med Søfolk.

Dirigenten: Man kunde maaske gøre den Ændring i Resolutionens Tekst, at der i Stedet for: „ernære sig ved Søfart“ kom til at staa: „hører til det egentlige Skibsmandskab“ eller noget lignende. Paa den anden Side er det værd at bemærke, at Kendsgorningerne viser, at en hel Del af dem, der sejler som Kokke, ikke alene gør Kokkearbejde om Bord, men ogsaa gør Tjeneste som Sømænd. I de Tilfælde, hvor Kokken tillige gør Tjeneste som Sømænd, bør han selvfølgelig være underkastet de samme Regler som det øvrige Mandskab; men naar han ikke gør Tjeneste som Sømænd, er det klart, at han f. Eks. ikke behøver at kunne se mere end nødvendigt til Udførelsen af sin Bestilling.

Skibsreder H. Petersen: Men det kan jo meget vel tænkes, at en Del af dem, der forsøger at faa disse Attester men ikke opnaar det, kunde sige: Til Trods for at jeg ikke kan arbejde mig frem til Styrmand og Fører, har jeg dog Lyst til at gaa til Søs i Egenskab af Kok eller Stewart. Skulde Manglen af Attest saa hindre Vedkommende deri? Det vil blive Tilfældet efter det foreliggende. Der er her et Forhold, som jeg mener, man maa tage Hensyn til i disse Tider.

Dirigenten: Det forekommer mig ikke at være ganske det samme at ernære sig som Kok og at ernære sig ved Skibsfart i Almindelighed. Vi kender jo alle Sondringen mellem egentligt og uegentligt Skibsmandskab. Det er klart, at den, der maatte melde sig med Søfartsbog men uden Attest for at have bestaaet den omtalte Prøve, vil være ude af Stand til at paatage sig Hyre som Sømænd, og man vil være ude af Stand til at anvende ham i Stillinger, hvor der stilles særlige Fordringer til Syn og Hørelse, men selvfølgelig kan han anvendes i hvilken som helst anden Stilling om Bord, hvor Skibets Velfærd ikke er med i Spillet.

Skibsreder H. Petersen: Vil vedkommende kunne komme paa Bemandingslisten, naar han f. Eks. ikke har Synsattest?

Dirigenten: Ja som Kok f. Eks.

Skibsreder H. Petersen: Det synes jeg ikke fremgaar af det foregaaende.

Havnefoged Møller: Det forekommer mig dog, at man skulde vedtage en Resolution gaaende ud paa at

anmode Bestyrelsen om at udvirke, at enhver, som agter at gaa til Søs, skal, før hans Søfartsbog udleveres ham, godtgøre, at han er i Besiddelse af tilstrækkelige Syns- og Høreevner, og at Resolutionen skulde indskrænke sig til at udtale dette.

Mægler Sophus Hansen, Thurø: Jeg vil meget anbefale, at vi snart bliver færdig med denne Forhandling. De Herrer er fuldstændig enige i Hovedsagen; der er blot en ganske ubetydelig Divergens i Opfattelserne.

Dirigenten: Forinden jeg sætter Forslaget om Resolution under Afstemning, vil jeg foreslaa, at der i Stedet for Ordene: „ernære sig ved Søfart“, indsættes: „ernære sig ved egentlig Søfart“.

Kaptajn Minor Rasmussen, Kjøbenhavn: Hvad skal man forstaa ved egentlig Søfart? Gaar Fiskeriet ind derunder?

Dirigenten: Jeg mener ikke, at denne Forsamling egentlig er kaldet til at varetage Fiskeriinteresser. Til Varetagelse af disse eksisterer der jo særlige Foreninger, som jo til Stadighed viser, at de følger godt med. Her er kun Tale om egentlig Søfart. Derfor er selvfølgelig Fiskerivirksomhed udenfor Betragtning.

Kaptajn Minor Rasmussen: Men naar Fiskerne ikke er underkastet samme Regler som de egentlige Søfolk, kan det jo være, at der er Fiskere, som er farveblinde, og deri vil der ligge en Fare ikke alene for dem selv men ogsaa for andre.

Følgende Resolution vedtoges derefter enstemmigt:

„Generalforsamlingen udtaler det ønskelige i, at enhver, der agter at ernære sig ved egentlig Søfart, før hans Søfartsbog udleveres ham, maa underkaste sig en Syns- og Høreprøve, hvis Resultat indføres i hans Søfartsbog. Under de nuværende vanskelige Søfartsforhold kan Generalforsamlingen ikke anbefale yderligere Legemsundersøgelser. Skulde Indførelsen af saadanne vedtages af Lovgivningsmyndighederne, maa i hvert Fald Udgifterne ved deres Iværksættelse afholdes af Statskassen.

(Sluttes).

Efter Generalforsamlingen afholdtes paa „Ærø Sommerlyst“ en Middag, hvortil Søassuranceforeningen „Ærø“ havde indbudt Deltagerne i Generalforsamlingen og forskellige andre. Ved Middagen holdtes en Række Taler, i flere af hvilke der gaves Udtryk for den Taknemlighed, Foreningens Medlemmer følte for den smukke og gæstfri Modtagelse, der var blevet dem til Del i Marstal.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 23/1907, afsagt den 29. Juni 1907. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn for Dampskibet „Greenwich“.

Den 8. Januar d. A. om Eftermiddagen grundstølte Dampskibet „Greenwich“ af London, ført af Kaptajn Benjamin Cobb og paa Rejse fra Novorossisk via Aarhus til Horsens med en Ladning Oljekager (c. 2,400 Tons), paa Svanegrunden Vest for Samsø. Efter at Sagsøgerne Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise havde modtaget Meddelelse herom, afgik Bjergningsdampøren

„Helsingør“, ført af Kaptajn O. Pedersen, Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Em. fra Korsør og ankom til Strandingsstedet Kl. 11,20 Em. Kaptajn Pedersen var endnu samme Aften om Bord i „Greenwich“, der under Grundstødningen var bleven læk i Tankene Nr. 1 og 2, saaledes at Nr. 2 var fuld af Vand og ikke kunde lænses, medens Nr. 1 holdtes læns ved Skibets Pumpe; men Kaptajn Cobb svarede paa Tilbudet om Assistance, at han ikke vilde indgaa Kontrakt før Dagens Frembrud. Om Morgenen den 9. Januar pejlede Kaptajn Pedersen op ind imod „Greenwich“ og rundt denne. Det viste sig, at „Greenwich“ stod ind mellem Grundene paa Norløstsiden af Flakket fra Svanegrunden med Forskibet i NØ. Vandstanden langs Siderne fra Forskibet til hen imod Skibets Midte varierede fra 13 til 14 Fod, og ved Agterskibet fandtes 15 Fod Vand. Da Tank Nr. 2 var fuld af Vand, skulde „Greenwich“ efter Kaptajn Cobbs Udsagn, hvis den var flot, ligge c. 14' 7" for og 14' 3" agter. Der blev derpaa mellem Kaptajn Cobb og Kaptajn Pedersen ved Udfyldelse af en i det engelske Sprog affattet trykt Blanket afsluttet en Bjergningskontrakt, hvorefter det overdroges Sagsøgerne at bjerger Skibet og dets Ladning og føre samme til Horsens eller anden Havn, som Kaptajnen maatte bestemme, mod en Bjergeløn, der skulde fastsættes af „Kjøbenhavnske Sjø-Assurandørers permanente Voldgifts Komite“, og som skulde betales ved det indstævnte Firma, Hecksher & Søn. Det var iøvrigt bestemt, at der, naar intet reddedes, intet var at betale, samt at Sagsøgerne, medens Bjergningsarbejdet stod paa, var berettiget til at gøre Brug af det strandede Skibs Redskaber, Baade, Ankere, Kættinger etc. uden Bøtning. Efter Afslutningen af Kontrakten paabegyndtes Bjergningsarbejdet, idet „Helsingør“, da der tilsyneladende var dybest Vand agterefter fra „Greenwich“, blev lagt i Spænd for 130 Favne Kæde ret agten for „Greenwich“, og „Helsingør“'s Staalslæber blev ført over og fastgjort paa „Greenwich“'s Agterskib. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Fm. begyndte „Helsingør“ saa at slæbe med fuld Kraft, idet der samtidigt blev hevet ind paa Kæden, hvorhos „Greenwich“ brugte sin Maskine med fuld Kraft Bak. Det lykkedes dog ikke derved at bringe „Greenwich“ til at skifte Stilling, og da Vandstanden var faldet, stoppedes Maskinerne Kl. 12,15 Em. En nøjagtigere Pejling af Vandstanden paa Grunden agten for „Greenwich“ havde imidlertid vist, at Skibet ikke kunde bringes flot ved at trække det agterefter, og det blev derfor besluttet at tage det af Grunden forefter, til hvilken Ende „Helsingør“'s Anker blev sat c. 3 Streger ud for „Greenwich“'s Bagbords Bov med 135 Favne Kæde, hvorefter Slæberen atter førtes om Bord i „Greenwich“ og fastgjordes paa Forskibet. Da det derhos, idet Vandstanden yderligere var faldet, viste sig nødvendigt at losse af Ladningen for at lette Skibet, blev der i Løbet af Eftermiddagen rekvireret Lægtere fra Kjøbenhavn samt en Damper mere til Assistance, og der blev antaget Mandskab fra Samsø, som skulde komme næste Dags Morgen for at udføre Losningen. I Løbet af Eftermiddagen og den paafølgende Nat blev det flere Gange forsøgt at trække med fuld Kraft samtidigt med, at „Greenwich“ brugte sin Maskine. „Greenwich“ drejedes herved c. $\frac{3}{4}$ Streg Nord efter med Forskibet, men skiftede ellers ikke Stilling paa Grunden. Forsøget gentoges, efter at „Helsingør“'s Anker var skiftet mere vestligt, d. 10. Januar Kl. 8,15 Fm. til 9,10 Fm. med det Resultat, at „Greenwich“ drejede c. $\frac{1}{2}$ Streg Nord over, men derefter blev staaende aldeles stød. Kl. 3 Em. ankom Sagsøgernes Bjergningsdamper „Kattegat“ bugserende Lægterne „Camtoos“ og „Ydun“. Disse haledes straks paa Siden af „Greenwich“, og det lejede Mandskab, der havde været om Bord siden Dagens Frembrud, blev sat i Gang med at losse over i Lægterne, hvilket Arbejde fortsattes uafbrudt hele Eftermiddagen og Natten. Efter at Lægterne var halet langs Siden af „Greenwich“, lagde „Kattegat“ sig ogsaa i Spænd for 140 Favne Kæde og førte en Staal-

slæber hen paa „Greenwich“'s Forskib. Der blev derefter, idet begge Bjergningsdampere trak og hev med fuld Kraft, i Løbet af Eftermiddagen to Gange gjort Forsøg paa at trække „Greenwich“, hvis egen Maskine arbejdede med fuld Kraft, af Grunden, men uden Resultat. Den 11. Januar om Formiddagen gentoges Forsøget, medens Losningen uafbrudt fortsattes. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Fm. afgik „Helsingør“ til Samsø, hvor der blev engageret 24 Mand til Afløsning af det først antagne Mandskab, der ikke kunde udholde at arbejde længere. Det ny Mandskab begyndte at losse Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Em., medens „Helsingør“ atter lagde sig i Spænd og satte sin Slæber fast paa „Greenwich“. Fra Kl. 5,40 Em. blev der derpaa trukket med fuld Kraft paa samme Maade som før, og Kl. 7,25 Em. blev „Greenwich“ omsider bragt flot. Bjergningsdampere tog derefter hver en Lægter paa Slæb og sejlede sammen med „Greenwich“, der gik ved sin egen Maskine til Aavigbugten. Her tog „Kattegat“ de lejede Folk om Bord, bragte dem til Samsø og returnerede derpaa til Kjøbenhavn. Efter at der den 12. Januar var foretaget Dykkerundersøgelse af „Greenwich“, afgik denne fulgt af „Helsingør“ med begge Lægtere paa Slæb til Horsens Fjord, hvor der maatte stoppes paa Grund af Taage. Den 13. Januar Kl. 10,15 Fm. naaede Skibene Horsens Havn. „Helsingør“ returnerede derpaa straks til Korsør. Udlosningen af Lægterne i Horsens Havn blev først tilendebragt d. 17. Januar om Aftenen, hvorefter disse af Sagsøgernes Damper „Skandinavien“, der var afsejlet til Horsens d. 15. Januar, blev slæbt til Kjøbenhavn, hvor de ankom d. 18. Januar om Em., idet Rejsen blev forsinket paa Grund af Taage.

Idet Sagsøgerne og de Indstævnte som Repræsentanter for „Greenwich“ er bleven enige om at søge den for dette Bjergningsforetagende fortjente Bjergeløn fastsat ved Retten, paastaar Sagsøgerne her under Sagen de Indstævnte tilpligtet at betale dem Bjergeløn efter Rettens Bestemmelser med Renter og Sagens Omkostninger De Indstævnte paastaar ligeledes Bjergelønnen fastsat ved Rettens Skøn, men Sagens Omkostninger ophævet.

Til Vejledning ved Bjergelønnens Fastsættelse er det oplyst, at Dampskibet „Greenwich“ er bygget 1899, 2,938 Brutto Tons stort, laster 4,500 Tons Dødvægt og har Tregangs Maskiner paa 256 nominelle Hestekræfter. Skibet, der ikke tog nogen synderlig Skade ved Grundstødningen, er ved en d. 30. Januar d. A. afholdt Besigtelsesforretning i dets Tilstand efter Bjergningen ansat til en Værdi i Handel og Vandel af 322,000 Kr. Den med Skibet bjergede Ladning havde med Tillæg af Fragt en Værdi af 287,057 Kr. 29 Øre. Sagsøgerne har uimodsagt opgivet, at „Helsingør“ og „Kattegat“ har en Størrelse af henholdsvis 213 og 250 Brutto Tons, er forsynet med Maskiner af henholdsvis 310 og 560 Hestes Kraft, og med Besætninger af henholdsvis 16 og 19 Mand, samt at deres Værdi er henholdsvis 110,000 Kr. og 170,000 Kr., medens Lægterne „Camtoos“ og „Ydun“ laster henholdsvis 300 og 200 Tons og har en Værdi af henholdsvis 6,000 Kr. og 5,000 Kr.

Der maa gives de Indstævnte Medhold i, at den omhandlede Grundstødning under Hensyn til Stedet, hvor den foregik, ikke kan antages at have medført Fare for „Greenwich“ og dens Ladning, og at Bjergningen, der ikke blev hindret af Vejrliget, ikke var forbundet med Fare for Sagsøgernes Skibe eller for det benyttede Mandskab. Derimod er det uden Føje, naar de Indstævnte har anket over, at der, forinden Losningen af Ladningen til Lægterne begyndte, blev gjort forgæves Forsøg paa at trække „Greenwich“ af Grunden, hvorved efter deres Mening dette Skibs Maskine blev overanstrengt.

Bjergelønnen findes efter samtlige Omstændigheder at burde ansættes til 45,000 Kr., hvilket Beløb saaledes bliver at tilkende Sagsøgerne med Renter som paastaet. Sagens Omkostninger ophæves.

Dom i S. S. Nr. 52/1907, afsagt d. 5. Juli 1907. Skonnert „Unions“ Rederi H. A. Hansen, Thursø, mod Handelsfirmaet Storm & Hirsch.

Efter at de Indstævnte Handelsfirmaet Storm & Hirsch i December Maaned f. A. havde befragtet den Citanten H. A. Hansen, Thursø tilhørende Skonnert „Union“ til at føre en Ladning Oljekager fra Courseulles til en Havn indenfor Skagen efter nærmere Ordre ved Konnossementets Underskrift, blev Parterne senere enige om, at Skonnerten mod et Fragttillæg af 150 Frcs. skulde gaa ind til Frederikshavn for der at modtage nærmere Destination indenfor 24 Timer.

Skonnerten ankom til Frederikshavn d. 4. Februar Kl. 4 om Eftermiddagen. Den foresandt ingen Ordre, og Kaptajnen afsendte derfor Kl. 4,32 til de Indstævnte et saalydende Telegram: „„Union“ afventer Ordre, Olsen“. Dette Telegram afleveredes samme Aften hos de Indstævnte, der imidlertid først Dagen efter Kl. 2,40 Eftermiddag svarede ved et saalydende Telegram: „Olsen, Frederikshavn, „Union“ Kjøbenhavn“. Skønt Skibsføreren, Kaptajn Olsen, flere Gange i Løbet af Dagen forhørte paa Telegrafstationen, om der var Telegram til „Union“, fik han ikke Telegrammet i Hænde, da Telegrafvæsnet, der forgæves søgte det afleveret til en Grosserer Olsen i Frederikshavn, ikke vidste, at det var ham, der var Adressaten, derimod blev der samme Dags Aften afsendt et Tjenestetelegram til de Indstævnte med Underretning om, at Adressen var utilstrækkelig. De Indstævnte, der modtog dette Telegram inden Aftenpostens Afgang fra Kjøbenhavn, afsendte med Aftenposten en Skrivelse til Skibsfører Olsen til Bekræftelse af Telegrammets Udtalelse om, at Sejleren skulde til Kjøbenhavn, idet de, som en Efterskrift tilføjede, at de havde faaet Meddelelse om, at Telegrammets Adresse var utilstrækkelig, men at de ansaa det for unødvendigt nu paany at telegrafer, da de mente, at Brevet vilde komme ham lige saa hurtigt i Hænde som Telegrammet. Kaptajnen fik Brevet næste Dags Formiddag Kl. 11, men Vinden, der tidligere havde været vestlig, var nu bleven haard østlig med Snetykning, og Skonnerten blev derved opholdt flere Dage i Frederikshavn.

Under Sagen har „Unions“ Reder H. A. Hansen, Thursø, dels indtalt et Beløb af 30 Frcs. som Liggedagsgodtgørelse for en Forsinkelse, der senere indtraf her i Byen, et Beløb, som de Indstævnte er gaaet ind paa at betale, og dels et Beløb af 60 Frcs. for Forsinkelsen i Frederikshavn, med Renter af det samlede Beløb og Sagens Omkostninger. Han gør gældende, at han egentlig kunde gøre Krav paa en større Erstatning, idet den forsinkede Meddelelse om Destination i Forbindelse med Vejret forvoldte et Ophold paa flere Dage, men han har indskrænket sin Paastand til en Erstatning, der svarer til Godtgørelse for en Overliggedag — i Certepartiet var der fastsat en Overliggedagsgodtgørelse af 60 Frcs. pr. Dag —, idet han mener, at de Indstævnte i alt Fald er umiddelbart Skyld i en Dags Forsinkelse.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden mod Betaling af de førstnævnte 30 Frcs., idet de navnlig har gjort gældende, dels at Kaptajn Olsen selv maa have Ansvaret for, at det afsendte Telegram fra de Indstævnte ikke kom ham i Hænde, idet han ved at underskrive med Navnet Olsen har bevirket, at de Indstævnte maatte tro, at dette Navn var opgivet paa Telegrafstationen i Frederikshavn som Telegramadresse, og dels at det, da de fik Tjenestetelegrammet ikke vilde have nyttet noget, om de havde telegraferet i Stedet for at afsende Brev med den snart derefter afgaaende Post, idet det, selv om Telegrammet var udbragt til Kaptajnen samme Aften, næppe vilde have været denne muligt at komme bort fra Frederikshavn tidligere end sket, da Toldkontoret er lukket fra 5 Aften til 8 Morgen, og da han i dette Tidsrum næppe vilde kunne faa Skibet udklareret. Den østlige Vind var begyndt inden Kl. 8 næste Morgen.

Retten kan imidlertid ikke gaa ud fra, at det vilde

have været Skibet umuligt at komme ud af Havnen paa et Tidspunkt, da Toldkontoret var lukket, og Retten maa under de foreliggende Omstændigheder finde, at det havde været Indstævntes Pligt straks efter Modtagelsen af Tjenestetelegrammet at søge Kaptajnen underrettet om deres Bestemmelse ved et nyt Telegram.

Allerede af denne Grund maa Citanten være berettiget til Erstatning, og da det af ham forlangte Beløb af 60 Frcs. efter Omstændighederne ikke skønnes at være for højt, maa Citantens Paastand tages til Følge, saaledes at Omkostningerne sættes til 20 Kr.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er der intet Steds indtraadt nogen Forandring af særlig Betydning i de hjemgaaende Markeder. Omtrent den eneste Kant, hvorfra der har været lidt mere Aktivitet er Azov, hvor der var Begær ikke alene pr. prompt, men ogsaa pr. August og September, og en Række Dampere sluttedes paa disse Terminer til lidt højere Rater, end der kunde faas for en Uges Tid siden. I andre Retninger er Forretningsgangen stadig tung og slæbende, undtagen for Østersøens Vedkommende, idet den i vor forrige Beretning omtalte fastere Tendens stadig holder sig, og i Virkeligheden har der i de sidste Dage fundet Befragtninger Sted til højere Fragter, end der endnu har været betalt i Aar. Da desuden Kulfragterne ind efter stadig er ret høje, kan der nu godt tjenes Penge paa Nord- og Østersøfarten, i Sædeleshed hvis Ekspeditionerne er gode, men desværre lader disse som Regel ikke saa lidt tilbage at ønske, saa vel paa Kulpladserne, som i Østersøen. Som Forholdene ligger i Øjeblikket, skulde det ikke undre os om Fragterne fra Østersøen snart steg yderligere.

Det østlige Marked er meget stille, men paa det nærmeste uforandret fra forrige Uge paa Basis af 15/6 fra Kurrachee til udsøgt Havn pr. Juli, 16/ pr. August. Saigon har taget nogle Dampere for Ris til 22/ London eller Liverpool pr. August/September, men Birma har intet fragtet. For Sukker fra Java er gentaget 26/3 til Evropa eller U. S. pr. August/September.

Sortehavet har kun fragtet meget lidt og for større Baade betales 8/3 London eller Rotterdam fra Nikolajeff eller Odessa pr. August, medens mindre Baade opnaede 8/9 n. c. pr. prompt. Sulina sluttet nogle enkelte Baade til 8/ à 8/3 L. H. A. R. pr. Juli, 8/9 n. c. Fra Azov fandt der en Del Befragtninger Sted til 9/3 „any“ pr. Juli, 10/ pr. August og 11/ pr. September, 6 d. ekstra Hamburg, Komplettering udenfor Barren 2/ mindre. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn kan faas 12/6 à 13/, og for Erts fra Nikolajeff til Filadelfia eller Baltimore betales 11/ „full terms“ prompt.

Middelhavet har ikke taget megen Tonnage, og det har navnlig været vanskeligt at anbringe store Dampere. For Erts betales blandt andet 5/9 Alger/Tyne Dock, 9/7½ à 9/10½ Huelva/nordlig U. S. Havn, 6/9 Pomaron/Nantes, 6/ Hornilla/Ardrossan, 6/3 Bangie/Rotterdam, medens der for Salt fra Cadix betales 7/6 til to engelske Østkysthavne. Fra Smyrna og Mersyne betales 9/ pr. Ton Dødvægt London eller Hull, 10/ Losning i begge Havne. Fra Bilbao betales for Erts 4/3 à 4/4½ til Cardiff, 4/7½ Newport, 5/6 Middlesbro, 6/3 Maryport.

Nordamerika er næsten ganske livløs. Canada har kun taget ganske enkelte Baade og betalte blandt andet 32/6 fra St. John til Englands Vestkyst, 40/ fra Miramichi, 39/ Liverpool direkte. For Fosfat sluttet en stor Damp til 15/6 Tampa/Memel pr. Juli, og en mindre Baad til 16/ Stettin. Korn i hele Ladninger foreligger ikke. Raterne fra Golfen er nominelt uforandret lave. Der har næsten ingen Befragtninger fundet Sted i Ugens

Løb. For Kul er 10/6 sidst betalte Rate fra Norfolk eller Virginia til god vestitaliensk Havn.

La Plata Markedet er, efter at et Par Juli Baade sluttedes til 10/6 à 11/ O/C. fra San Lorenzo Græusen til U. K. eller Kontinentet, atter gaaet stærkt tilbage, saa at det ikke en Gang var muligt at betinge 10/, og Markedstonen er i Øjeblikket meget svag. For Quebracho Træ fra Colastina akcepteredes 18/ for en 3,000 Tons Baad, og endog 16/6 for en 4,500 Tons Baad til U. K. eller Kontinentet, begge pr. 15. Juli/15. August.

Østersømarkedet ligger igen bedre, idet Laster er rigeligere, medens fragtfri Tonnage ikke udbydes i nogen særlig stor Udstrækning, og Rederne fortaar tilfulde at drage Fordel af den nuværende Situation. Saa vel Botten som Rusland har betalt højere Rater, og blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi 23/6 D/B. Lovisa/London (600 Stds.), 23/6 D/B., $\frac{1}{3}$ Boards Kotka/West Hartlepool, Fracs. 31 D/B. B. Sydöfnland/Antwerpen (600 Stds.), Fracs. 33 $\frac{1}{2}$ D/B. B. Umeå & Örnskjöldavik/Fecamp (750 Stds.), 24/ D/B. B. Kotka & Frederikshamn/London. Fra Petersborg bydes 25/ pr. Favn Shortprops til Hull eller West Hartlepool og til Rotterdam Fracs. 29 for Pulpwood. Kornlaster er ikke rigelige, men der noteres 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/6 Basis London Østkysten for Baade af bestemt Størrelse. Riga har for Hør sluttet nogle Baade til Fracs. 20 til Dunkerque, hvilket kan gøres. Ogsaa Trælaster er højere, og der noteres bl. a. Hfl. 12 $\frac{1}{2}$ à 13 D/B. til Holland, Fracs. 30 D/B. B. til Antwerpen, Fracs. 32/33 til Rouen. Fra Windau slutes der til Hfl. 17/18 for Kappbjælker og Fracs. 32/33 Props til Ghent, og 24/3 betaltes for D/B. til Grimsby. Fra Libau kan faas 11 $\frac{1}{4}$ d. à 1/ Havrebasis til London, men Ladning er knap. For Trælast, hovedsagelig Props, er der en Del Begær, men Raterne er gennemgaaende ikke fristende. De tyske Pladser har ikke særlig meget at byde paa. Der findes ikke stort andet end Svellelaster, og der betales 6/ à 6/6 til Østkysten.

Kulfragterne holder sig godt i alle Retninger, og der har i den forløbne Uge været sluttet livligt saa vel fra Østkysten som Vestkysten. Ekspeditionerne er gennemgaaende ikke gode, og de nu begyndende „Miners holidays“ i Skotland gør ikke Udsigterne bedre, heller ikke den Omstændighed, at der er udbrudt Strejke i flere af Kulminerne i Fifeshire. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten nævner vi 4/4 $\frac{1}{2}$ à 4/6 til Kronstadt, 4/4 $\frac{1}{2}$ Riga, 4/3 Stockholm, 4/6 Pillau eller Swinemünde, 5/ à 5/3 Kiel eller Holtenau, 3/9 à 4/3 Rotterdam. Adskillige 4,000/5,000 Tons Dampere sluttedes. 4/3 Dunkerque, 7/6 à 7/9 Savona eller Genua, 8/ Messina, 7/9 à 8/6 Venedig. Fra Cardiff betaltes bl. a. 6/ à 6/6 Kjøbenhavn, 7/ Hangø, 6/3 Kronstadt, 6/ Stettin, 5/3 à 5/6 Calais, 6/ Lissabon, 8/ Barcelona, 7/6 à 7/10 $\frac{1}{2}$ Genua, 6/9 à 7/11 $\frac{1}{2}$ Neapel, 7/6 à 8/ Venedig, 6/7 $\frac{1}{2}$ à 7/ Aleksandria, 6/ à 6/6 Port Said, 7/ Las Palmas, 16/6 à 17/ River Plate, 14/ à 14/6 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavene, Finskebugten og Østersøhavne til Nordsø-, Kanal- engelske og vestfranske Havne er ikke foregaaet nogen Forandring fra sidste Beretning, og det samme gælder Østnorge og Vestsverig, ligesom der fremdeles er nogen Mangel paa Sejlere for Kullaster fra Østbritannien samt for Claylaster fra Cornwall til Østersøen. Der er saaledes tilstrækkelig med Ladninger for Behovet i denne Fart.

I den forløbne Uge er bl. a. sluttet følgende Fragter: 120 Sldr. Stav Frederikshamn/Charlestown 34/, 90 Sldr. D/B. B. Hernøsand/Fareham 36/6, 1,100 Tdr. Tjære Umeå/Dunkerque Fracs. 2,75, 100 og 144 R.-T. Klid London/Danmark 11/6, 220 Tons Oljekager Dunkerque/Danmark 11 Fracs., 200 Tons Kul Dysart/Kolby Kaas £ 7,15, 200 Tons Kul Blyth/Mullerup £ 7,15,

1,000 Tdr. Sild Montrose 1/6, Lower 1/9 Upper Baltic.

Der noteres bl. a.:

135 Sldr. Piteås/Paimpool Fracs. 49/50,
100 — Skellefteå/Charlestown 36/ à 36/6,
120 — Lovisas/Portsmouth 33/6,
110 — Kalmar/Exeter 32/6,
1,200/1,500 Qrs. Havre Kalmar 1/9 Londonbasis.
1,200/1,400 — — Åbo 2/ Østengland.

For de mindre Skibes Vedkommende er der ikke sket nogle særlige Forandringer; vi er nu kommen ind i den flove Sommerperiode, og nogen væsentlig Bedring kan vel foreløbig næppe ventes, Kønigsberg og Danzig ligger meget stille; fra førstnævnte Plads noteres 9 $\frac{1}{2}$ Mark Rugbasis/Oljekager. Colberg sluttede Rug til Rønne c. 3 Mark og har endog sluttet for Havre til Sundhavn 3 $\frac{3}{4}$ Mark, Stettin er vedblivende meget floy, derimod udbydes fra Stralsund pr. sidste Halvdel af denne Maa-ned nogle Ladninger Havre til Danmark, Sydsverig, Elben 4 Mark, ab Rostock noteres noget lignende.

ab Kjøbenhavn er det stadig smaat med Tonnage, og de fleste Skibe bliver da ogsaa placeret derfra, der er sluttet til Svendborg Hvede 10 Øre, Majs til Stege 10 Øre, Nykjøbing Falster 11 Øre, samt Bomuldsfrøkager til Nyköping (Sverig) 4 Kr.

ab Sydsverig. For Egebark til Uleåborg søges flere Skibe fra Karlshamn, Ronneby 10 à 11 Kr. pr. Ton; endvidere for Sparrer til Odense og Wismar 9 $\frac{1}{2}$ à 10 Øre pr. Kbfd.; for Sten noteres til Stettin, Rostock 3 $\frac{3}{4}$ Mark, Kønigsberg, Danzig 4 Mark, Wisby 3 Kr. Fra de noget nordligere Pladser f. Eks. ab Norrköping er Trælastfragterne ret faste, der kan saaledes gennemføres 10 $\frac{1}{2}$ à 11 Øre til gode danske Havne, for Feldspat noteres 4 $\frac{1}{2}$ Mark til Stettin, men der er i Øjeblikket Havnearbejderstrejke i Norrköping, hvorfor Skibene selv tager Lasten fra Jernbanevognene mod at erholde en Godtgørelse af 60 Øre pr. Ton. Fra Kjøping bydes 5 Mark for Feldspat til Stettin og 6 Mark pr. Ton Jern til Wolgast.

Generalforsamlinger.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk afholdt sin første aarlige Generalforsamling d. 3. ds. Overretssagfører Henriksen dirigerede og Formanden, Direktør Aage Bramsen aflagde Beretning for 1906 og gennemgik det heri Bladet offentliggjorte Uddrag af Regnskabet.

Dampskibsafdelingen. I Aaret 1906 har i Afdelingen været indmeldt 131 Medlemmer med 475 Skibe, paa hvilke var forsikret 8,009 Mand. Grundpræmien var fastsat til 12 Kr. pr. Mand og udgjorde altsaa 96,036 Kr., der er indgaaet med 93,552 Kr. for de i Henhold til Lovens tegnede Forsikringer og med 2,724 Kr. for de frivillig tegnede Forsikringer, ialt 96,276 Kr., hvoraf 240 Kr. er tilbagebetalt for ikke i Kraft traadte Risici.

Til Foreningen er for denne Afdelings Vedkommende i Aarets Løb anmeldt 266 Ulykkestilfælde. Af disse udgik eiter Arbejderforsikrings-Raadets Kændelse 16 Tilfælde som ikke henbørende under Loven. Af de tilbageblivende 250 Tilfælde er 146 afsluttet af Raadet uden at medføre nogen Erstatning for Dødsfald eller Invaliditet, og 86 henstod ved Aarets Udgang som uafgjorte. I de resterende 18 Tilfælde blev der tilkendt de tilskadekomne eller omkomnes efterladte Erstatninger, nemlig i 8 Tilfælde i Anledning af Død ialt 22,400 Kr. og i 10 Tilfælde i Anledning af Invaliditet ialt 11,886 Kr., tilsammen 34,286 Kr., Dagpenge er desuden udbetalt til 24 af de tilskadekomne med ialt 2,901 Kr. 62 Øre. I Erstatninger og Dagpenge er saaledes ialt betalt 37,187 Kr. 62 Øre, til de ovennævnte uafgjorte 86 Skader er henlagt 28,674 Kr. 5 Øre, til Administrationsudgifter er medgaaet 12,001 Kr. 76 Øre, til Etableringsudgifter (jfr. Regnskabet) 1,176 Kr. 79 Øre, til Lægebehandling 836 Kr. 8 Øre, til Genforsikring 1,842 Kr. 7 Øre, ialt 81,717 Kr. 37 Øre. Efter at Renteindtægten 2,515 Kr. 45 Øre er fradraget, bliver det tilsammen 79,201 Kr. 92 Øre i Henhold til Lovens § 10 at fordele paa de indmeldte Skibe efter det Antal Folk, der har

været forhyret i dem, og det Antal Dage, disse har været forhyret. Fordelt paa det samlede Antal Forhyringsdage, der i Henhold til de indkomne Forhyringslister udgør 2,640,064 Dage, giver det en Præmie af 3 Øre pr. Dag, svarende til 10 Kr. 95 Øre for 1 Mand, som uafbrudt har været forsikret 1 Aar. Den gennemsnitlige Forsikringstid pr. Mand har været c. 330 Dage.

Efter at samtlige Udgifter er afholdt, fremkommer som Medlemmernes Tilgodehavende et Beløb af 16,947 Kr. 18 Øre, der er godskrevet deres Konto, og som af Bestyrelsen foreslaas overført i ny Regning, medens 118 Kr. 10 Øre er belastet denne som Ekstrapræmie.

Sejlskabsafdelingen. I Aaret 1906 har i Afdelingen været indmeldt 828 Medlemmer med 1,142 Skibe, paa hvilke var forsikret 4,778 Mand. Af disse var 4,684 Mand forhyret i 1,100 Fartøjer, for hvilke der i Henhold til § 24 i Lov om Søfolks Ulykkesforsikring ydes Statstilskud til Bestridelse af Præmierne, medens Resten, 94 Mand, var forhyret i 42 Fartøjer, for hvilke der ikke ydes Statstilskud (Lystfartøjer, Pramme o. lign.). Grundpræmien var fastsat til 10 Kr. pr. Mand og udgjorde altsaa 47,780 Kr.; den er indgaaet med 47,820 Kr., hvoraf 40 Kr. er tilbagebetalt for ikke i Kraft traadte Risici.

Til Foreningen er for denne Afdelings Vedkommende i Aarets Løb anmeldt 121 Ulykkestilfælde. Af disse udgik efter Arbejderforsikrings-Raadets Kendelse 5 Tilfælde som ikke henhørende under Loven. Af de tilbageblivende 116 Tilfælde er 50 afsluttede af Raadet uden at medføre nogen Erstatning for Dødstald eller Invaliditet, og 42 henstod ved Aarets Udgang som uafgjorte. I de resterende 24 Tilfælde blev der tilkendt de tilskadekomne eller de omkomnes efterladte Erstatninger, nemlig i 20 Tilfælde i Anledning af Død ialt 45,300 Kr. og i 4 Tilfælde i Anledning af Invaliditet ialt 1,449 Kr., tilsammen 46,749 Kr. Dagpenge er desuden udbetalt til 8 af de tilskadekomne med ialt 1181 Kr. 50 Øre. I Erstatninger og Dagpenge er saaledes ialt betalt 47,930 Kr. 50 Øre. Til de ovennævnte uafgjorte 42 Skader er henlagt 19,289 Kr. 10 Øre, til Administrationsudgifter er medgaaet 8,124 Kr. 26 Øre, til Etableringsudgifter (jfr. Regnskabet) 1,209 Kr. 91 Øre, til Lægebehandling 63 Kr. 56 Øre, ialt 76,617 Kr. 33 Øre. Efter at Renteindtægten 747 Kr. 80 Øre er fradraget, bliver 75,869 Kr. 53 Øre i Henhold til Lovens § 10 at fordele paa de indmeldte Skibe efter det Antal Folk, der har været forhyret i dem, og det Antal Dage, disse har været forhyret. Fordelt paa det samlede Antal Forhyringsdage, der i Henhold til de indkomne Forhyringslister udgør 1,364,813 Dage, giver det en Præmie af 5,6 Øre pr. Dag, svarende til 20 Kr. 44 Øre for 1 Mand, som uafbrudt har været forsikret 1 Aar, med Fradrag af Statstilskudet 2,8 Øre pr. Dag, svarende til 10 Kr. 22 Øre for 1 Aar. Den gennemsnitlige Forsikringstid pr. Mand har været 284 Dage.

De 4,684 Mand, for hvilke der ydes Statstilskud, repræsenterer i Henhold til de indkomne Forhyringslister 1,335,006 Forhyringsdage. Med ovennævnte Præmie af 5,6 Øre pr. Dag bliver den samlede Præmie 74,760 Kr. 34 Øre. Statens Tilskud i Henhold til Loven har udgjort Halvdelen af dette Beløb, nemlig 37,380 Kr. 17 Øre.

Efter at samtlige Udgifter er afholdt, fremkommer som Medlemmernes Tilgodehavende et Beløb af 9,838 Kr. 57 Øre, der er godskrevet deres Konto, og som af Bestyrelsen foreslaas overført i ny Regning, medens 547 Kr. 93 Øre er belastet denne som Ekstrapræmie.

For D. F. D. S.'s store Udvandreriskibes Vedkommende havde man søgt Genforsikring i Udlandet. Der var desværre indtruffet ikke saa faa ret alvorlige Ulykker i begge Afdelinger, men uagtet man, fordi det var første Aar, naturligvis ikke kunde udtale sig om, hvorvidt Ulykternes Antal laa over eller under det, som maatte anses som det normale, havde Formanden dog nærmest det Indtryk, at 1906 var et uheldigt Aar, og dette bestyrkedes desuden ved Sammenligning med den forløbne Del af 1907.

Efter at der var givet Decharge for Regnskabet, og det var vedtaget, at de Beløb, der er godskrevet Medlemmernes Konti, overføres i nyt Regnskab, henstillede

Kaptajn Poulsen, Vejle, om ikke Præmien i Sejlskabsafdelingen kunde sættes lavere under Hensyn til det i Virkeligheden ret betydelige Overskud, hvilket Forslag Bestyrelsen dog ikke mente at kunne tiltræde.

Bestyrelsesvalg. Paa Forslag af Direktør Kronman valgtes Direktør Martin Carl til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for Skibsreder Torm, der havde ønsket at udtræde. Til Revisorer genvalgtes for Dampskibsafdelingen Grosserer J. L. Schouboe, Kjøbenhavn, og for Sejlskabsafdelingen Mægler H. A. Grube, Marstal.

Udenfor Dagsordenen meddelte sluttelig Formanden, at Direktør L. Drechsel havde anmodet Bestyrelsen om at maatte fratræde sin Stilling som Direktør for Selskabet, hvilken Anmodning Bestyrelsen under 1. Juli havde efterkommet.

Udskænking af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Som Indsender af Artiklen omhandlende dette Emne i Bladets Nr. 4 d. A., har jeg med stor Interesse fulgt den Udveksling af Meninger baade for og imod, der som Følge deraf er fremkommen her i Bladet, og det har glædet mig at se, at jeg har den overvejende Del paa min Side. Til mine ærede Modstandere skal jeg tillade mig at anføre, at jeg i mit første Indlæg angaaende denne Sag frembavede, at jeg ikke ønskede Personligheder indblandet i Spørgsmaalet; i modsat Fald vilde det være let at fremdrage Eksempler saa graverende, at det Forsvar, der er ført, vilde være lig Nul. At der skulde være bedre og vigtigere Sager for Skibsførerne at kæmpe og arbejde for end Bekæmpelse af Drikkeriet og Fremme af Ædruelighed om Bord i Skibene, tror jeg ikke, thi paa dette er al sund Udvikling baseret, og paa det Grundlag kan der arbejdes videre. Paastanden om, at Søfolk, fordi de ikke kan købe Spiritus om Bord, derfor skulde lade Flasken, som er medbragt fra Land, gaa rundt fra Mund til Mund, til den er tømt, betragter jeg nærmest som en aabenbar Fornærmelse mod hele Standen, og en tarvelig Bevisførelse. Er det hos den ærede Indsender kommen saa vidt, er det vist heller ikke for tidligt, at der tages bestemte Forholdsregler. En ganske anden Sag er det, at naar der holdes Udsalg af Spiritus om Bord, ligemeget til hvis Fordel det er, saa opfordres der fra Skibets Side indirekte til at købe, og naar dette saa, for at bruge min ærede Kollegas egen Indrømmelse, overdrives, er det strafbart efter Loven. I større Skibe, hvor der arbejdes med mange Folk og oftest med Folk af ret forskellig Karakter, er det nødvendigt undertiden at statuere et Eksempel, men hvorledes kan det vel anses for moralsk forsvarligt, at der indirekte fra Skibets Side stilles Opfordring til Folkene, og for den Sags Skyld ogsaa til Officererne, om at købe Spiritus i Dag, naar man maaske i Morgen maa straffe dem derfor? Mig forekommer det, at det er at misbruge Folkene og forvirre Begrebet om al Disciplin om Bord; dette „til Maade“ er et meget elastisk Begreb. Naar disse Skibe med de flydende Beværtninger holdtes for sig selv, var der neppe stort at sige til hele Sagen, thi naar Reder, Fører og Folkene er tilfredse dermed, og ligeledes andre Institutioner, der har med dem at gøre, var det jo for saa vidt noget, der ikke vedkom andre, men det er netop, naar man kommer paa Siden af et saadant Værtshus, at man føler Ulemperne. Jeg kan navngive flere Hovmestre, der fortæller, at deres Hyre er den mindste Del af deres Fortjeneste, men at det er det, der tjenes paa Spiritushandelen, der regnes med, og dette turde være Bevis nok for, at Forholdene ikke er saa uskyldige, som man søger at faa det til at se ud til. Foruden de allerede anførte Ulemper kommer hertil yderligere, at de Hovmestre, der har Ret til at sælge, praler af det til deres Kolleger, der ikke har det, og skaber Utilfredshed blandt dem. Man har ikke Ret til at fortænke en Hovmester i, at han gerne vil tjene det mest mulige, og en dygtig Hovmester er en god Løn værd. Lad, som tidligere anført, disse Folk faa en Løn som andre om Bord og ikke være henvist til at sjakke sig den til fra Folkene; thi netop dette er Aarsag til, at Beværtningen passeres, og ikke det, som Hovmesteren er antaget til. Mine ærede Modstandere paa dette Omraade vil dog vel ikke fortælle, at Folkene ikke gaar i Land, fordi de kan købe Spiritus om Bord, thi den Paastand vil dog vist være for naiv; derimod tør jeg paastaa, at har en Mand været i Land om Aftenen og uheldigvis faaet lidt for meget, og han saa Dagen efter kan købe om Bord, da undlader han neppe dette. Som det har vist sig, kan der neppe blive Enighed blandt selve Førerne om at gøre en Ende paa

dette Uvæsen, og jeg vil derfor som i mit første Indlæg tillade mig at henlede Redernes Opmærksomhed paa denne Sag og opfordre enhver af Førerne, der sympatiserer dermed, til ikke at undlade at tilskrive Hr. Kapt. Schmidt, hvormed jeg herved bringer min oprigtigste Tak for den Energi, hvormed han har taget sig af Sagen.

Havre, den 24de Juni.

P. J. Jørgensen,
Fører af S/S „Granaria“.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 29. Juni fandt hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft Afbøining Sted af en ny Damp-er, bygget for Regning Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet, der døbt „Yugala“, er bestemt til indisk Kystfart.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Esbjerg.

Den 27. Juni forlod, i Følge „Sh. Gaz.“, Cunard Linjens ny Turbinedamper „Lusitania“ Messrs. John Brown and Co.'s Værft paa Clydebank. „Lusitania“ er ikke alene den største, hurtigste og mest elegant udstyrede Rutebaad, der nogensinde er bygget paa Clyden, men tillige det Skib, der med størst Dybgaende har passeret det smalle Løb, som fører ned til Firth of Clyde. Damperen blev slæbt ud i Strømmen ved Hjælp af 6 Slæbebaade og et Spil, der er anbragt ved Indgangen til Dokken, og naaede med en Hastighed af 7—10 Knob the Tail of the Bank i Løbet af 1 Time 45 Minutter uden at have Spor af Vanskelighed med Dybdeforholdene eller Bugterne i Løbet. Damperen, der har et Dybgaende af 29' 6" agter og 28' 6" for, vil nu indtage Kul, og derefter gaa den rimeligvis i Dok i Liverpool for senere at paabegynde sine officielle Prøveture.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K

Skibsprovantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hedsyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILE STRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP. FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 9. Juli).

Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 9. ds. for Riga. — Alexandra, Rabe, afg. fra Boston 21. Juni hertil. — Algarve, Borries, ankom til Marseille 9. ds. — Anglo Dane, ank. hertil 5. ds. fra Dunkerque, dokker. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 4. ds. fra Riga. — Antwerpen, Madsen, passerede Quessant 8. ds. for Bizerte. — Arkausas, Petersen, passerede Butt of Lewis 8. ds. for Kristiania. — Arno, Strubberg, ankom til Sestri Levante 4. ds. fra Luleå. — Aurora, Fischer, ank. til Riga 6. ds. herfra. — Axelhuus, Søeberg, ankom hertil 8. ds. fra Riga. — Baron Stjernblad, Kaas, ankom til Königsberg 7. ds. herfra. — Beira, Lunge, ankom til Lissabon 7. ds. fra Cadiz. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Libau 8. ds. fra Ghent. — Chr. IX, Holm, ank. hertil 8. ds. fra Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, afgik fra Kristianssand 6. ds. til New York. — Dagmar, Wiberg, ank. hertil 6. ds. fra St. Petersburg. — Douro, Morteusen, ankom hertil 5. ds. fra Lissabon. — Florida, Andersén, ankom hertil 3. ds. fra Philadelphia. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 9. ds. for Rouen. — Garonne, Kromann, afg. fra La Rochelle 8. ds. til Dunkerque. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 7. ds. til St. Petersburg. — Hengest, Harder, afgik herfra 9. ds. til St. Petersburg. — Hellig Olav, Holst, afgik fra New York 4. ds. til Kristianssand. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom hertil 9. ds. fra Skellefteå. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 8. ds. for Königsberg. — Kasan, Hansen, ank. til Hull 8. ds. fra Libau. — Kiew, Jørgensen, ank. til Windau 6. ds. herfra. — Kursk, Gommessen, ankom til Rouen 6. ds. fra Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. til Smyrna 7. ds. fra Konstantinopel. — Louise, Kruse, ankom til London 7. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, afg. fra Baltimore 25. Juni hertil. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afgik fra Boston 6. ds. hertil. — Moskoy, Meldahl, afgik fra Antwerpen 9. ds. hertil. — Morse, Øst-Jacobsen, ank.

til Riga 9. ds. herfra. — Nordjylland, Kragh, passerede Holtenau 8. ds. for Libau. — Nicolaj II, Lissner, ankom hertil 23. Juni fra Boston, dokker. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ank. til Havre 6. ds. fra Rouen. — O. B. Suhr, Frisenette, ankom til St. Petersburg 1. ds. herfra. — Omsk, Jønsen, ankom hertil 9. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 2. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, ank. til Hull 3. ds. fra Libau. — Pregel, Olsen, pass. Brunsbüttel 8. ds. for Hull. — Texas, Lissner, ank. hertil 14. Juni fra New Orleans, dokker. — Thyra, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 9. ds. for Hull. — Tiber, Bech, ank. hertil 7. ds. fra Riga. — Valdemar, Joinsen, ank. hertil 4. ds. fra Middelhavet. — Vendsyssel, Jacobæus, passerede Brunsbüttel 8. ds. for Antwerpen. — United States, Wulff, ank. til New York 9. ds. herfra. — Riberhuus, Bønnelykke, dokker i Helsingør. — Ceres, Gad, ankom til Reykjavik 5. ds. fra Vestlandet. — Laura, Aasberg, ank. hertil 27. Juni fra Leith. — Tjaldur, Rothe, ank. til Thorshavn 1. ds. fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, afgik fra Reykjavik 2. ds.

Carl, Skjold, torm. Frode, N. W. Schmidt, ankom til Sunderland 7. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, afgik fra Haukipudas 5. ds. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Calais 9. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, afg. fra Kemi 29. Juni. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til Blyth 7. ds. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Rouen 6. ds. — Pjffe, J. M. Petersen, ank. til Chautenay 2. ds. — Knud II, Meyer, ankom til Uleåborg 30. Juni. — Danmark, Mikkelsen, ank. til Rouen 28. Juni. — Ragner, Holst, afgik fra Haukipudas 1. ds. — Skjold, H. C. Mathiesen, ank. til Ghent 10. ds. — Halfdan, Chr. S. Hansen, ank. til Yxpila 9. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, afg. fra Tuholmen 1. ds. — Svend II, C. W. Jensen, afg. fra Tormo 3. ds. — Harald, C. A. Schmidt, ankom til Blyth 8. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Riga 7. ds. — Ivar, Juul Larsen, afg. fra Swinemünde 6. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, afgik fra Kotka 6. ds. — Vagn, Mahncke, afg. fra Sønes 4. ds. — Ulf, Drescher, afg. fra Kemi 1. ds. — Leif, Huus, ank. til Hull 5. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Rouen 29. Juni. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Haukipudas 5. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. til Dunkerque 3. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Rouen 28. Juni. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Cardiff 6. ds. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Hull 8. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. fra St. Petersburg 3. ds. bestemt til Ghent. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 28. Juni. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Newport 7. ds. — Johan Siem, Petersen, ank. til Bona 4. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 2. ds., best. til Ghent.

Helmdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. til Antwerpen 3. ds. — Martha, Christensen, ank. til Rouen 6. ds. — Elna, Rathje, afg. fra Blyth 6. ds. — Therese, Pedersen, afg. fra Antwerpen 9. ds. — Simone, Møller, afg. fra Rouen 9. ds. — Jeanne, Løffler, ank. til Ghent 5. ds. — Vera, Rise, afg. fra Trångsund 5. ds. — Daisy, Lagesen, ank. til Rouen 29. ds. — Anine, Leth, ank. til Bremen 7. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ank. til Esbjerg 6. ds. — Nancy, Jessen, pass. Hanstholm 8. ds., best. til Havre. — Nautik, Nielsen, ank. til Methil 7. ds. — Nordseen, Gram, ank. til Esbjerg 8. ds. — Nexos, Basse, pass. Hanstholm 7. ds. best. til Ghent. — Nora, Pedersen, ank. til Methil 6. ds. — Fylla, Christensen, ank. til Seville 4. ds. — Gerda, Iversen, ank. til Sanlucar de Barrameda 6. ds. — Hebe, Nielsen, ank. til Malaga 8. ds. — Cito, Thøgersen, ank. til St. Briec 6. ds. — Napoli, Brinch, pass. Quessant 6. ds., best. til Seville. — Bodil, Larsen, afg. fra Kaunisaari 7. ds., best. til Seville. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Antwerpen 6. ds. — Norma, K. Nielsen, ank. til Kotka 7. ds. — Alfa, Uldall, ank. til Antwerpen 7. ds.

Urania. Polarsstjernen, Branth, ank. til St. Petersburg 26. Juni. — Eklipika, Hemmingsen, ank. til Riga 2. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Methil 1. ds. — Urania, Clausen, ank. til Hull 8. ds. — Svend, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 6. ds.

Nordseen. Nordland, Møller, afgik fra St. Petersburg 4. ds. til Terneuzen. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Kjøbenhavn 29. Juni. — England, Andersen, afgik fra Rotterdam 4. ds. til Methil. — Holland, Poulsen, afgik fra Libau 4. ds. til Rotterdam. — Rusland, Madsen, afgik fra Arensburg 5. ds. til West Hartlepool.

Jylland. Ebba, Meinertz, passerede Helsingør 9. ds. til Ostende. — Ingrid, Winther, ank. til Kronstadt 6. ds. — Karen, Eriksen, ank. til Kronstadt 4. ds.

Kjøbenhavn. Russia, Poulsen, ank. til Seaham Harbour 6. ds. — Normannia, Erichsen, afgik fra St. Petersburg 9. ds. til Rotterdam. — Livonia, Skov, afgik fra St. Petersburg 6. ds. til Rotterdam.

Østerseen. Gratia, Mathiesen, ank. til Newcastle 8. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Blyth 6. ds. til Pillau. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 8. ds. til Dordrecht. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Hull 4. ds. til Kronstadt.

Inga. Flandria, Sørensen, ank. til Rotterdam 9. ds. — Carbonia, Lindberg, ank. til Riga 5. ds. — Estonia, Winckler, afgik fra St. Petersburg 4. ds. til Calais.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Holtzenau 5. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. til Kjøbenhavn 7. ds. — Secalia, Jensen, ank. til St. Petersburg 10. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Rendsburg 4. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra Newcastle 25. Juni. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Petersburg 1. ds. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Newcastle 9. ds. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Genua 30. Juni. — Jomsborg, Mathiesen, ank. til Kronstadt 5. ds. — Kronborg, Jensen, ank. til Newcastle 6. ds. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Riga 4. ds. — Skanderborg, Albrechtsen, ank. til Hull 26. Juni. — Stegelborg, Lund, passerede Dungeness 5. ds. for Stettin. — Stjerneborg, Lund, ank. til Wiborg 5. ds. — Søborg, Fischer, ank. til Rotterdam 30. Juni. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Newcastle 8. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbæk, ank. til Hamburg 8. ds. — Klampenborg, Palm, ank. til Riga 6. ds. — Marselisborg, Jensen, ank. til Petersburg 8. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Riga 7. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Hull 3. ds. — Tuborg, Larsen, afgik fra Cardiff 6. ds. — Ulfsborg, Eriksen, afgik fra Huelva 6. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kolding 5. ds.

Neptun. Dansborg, Köhl, ank. til Tornea 26. Juni. — Jægersborg, Larsen, ank. til Sunderland 8. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. til Riga 8. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. til Blyth 1. ds.

Heneborg. Heneborg, Christiansen, ank. til Danzig 4. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. til Petersburg 4. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Stettin 8. ds. — Peter Mærsk, Bergesen, afgik fra Kronstadt 3. ds. til Ghent.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Burntisland 7. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Sørensen, ank. til Kiel 8. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Methil 9. ds. — Agnete, Peterson, ank. til Kiel 3. ds. — Hermia, Hansen, afgik fra Kiel 9. ds. til Blyth. — Alice, Schultz, afg. fra Kiel 6. ds. til Methil. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Burntisland 3. ds. til Kiel. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 9. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. fra Tjilatjap 6. ds. til Port Said. — St. Domingo, Gabe, afgik fra Saigon 6. ds. til Sacrabaya. — Cathay, C. Jensen, ank. til Tientsin 6. ds. — Siberien, Madsen, ank. til Kbhvn 2. ds. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Plum 1. ds. til Singapore. — Tranquebar, Thomsen, afgik fra Antwerpen 7. ds. til Port Said. — Combodia, Knudsen, afgik fra Madeira 1. ds. til Port Said.

Ærg. Enigheden, Jensen, ank. til Grimsby 4. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Rouen. — London Bom, ank. til Aarhus 6. ds. — Paris, Tholander, ank. til Heplotsund 7. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Blyth 9. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Kronstadt 6. ds. — Wien, Schmidt, ligger i Rouen. — Roma, v. Thun, ank. til Brügge 4. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Hansen, ank. til Antwerpen 8. ds. — Clara, Magleby, afg. fra Rendsburg 9. ds. til Kjøbenhavn. — Erik, Poulsen, ank. til Kjøbenhavn 7. ds. — Axel, Christensen, er ankommet til Amsterdam. — Josey Damm, ank. til Barry 5. ds. — Hugo, Steen, ank. til Velzen 7. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Xypil 8. ds. — Absalon, Grau, ank. til Stocholm 8. ds. — Ulrik Holm, Bønnelycke, afgik fra Wasa 9. ds. til Velzen. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. til Frederikshavn 8. ds. — Angantyr, Holm, ank. til Horsens 8. ds. — Bogatyr Egenfeldt Nielsen, afgik fra Frederikshavn 8. ds. til Methil. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Hudiksvall 5. ds. til Bremen. — Veratyr, Villadsen, afgik fra Xypila 7. ds. til Aarhus.

Frém. Austa, Bagger, ank. til Riga 8. ds. — Freja Nielsen, ank. til Bremerhaven 8. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. fra Kbhvn. 9. ds. til Bremerhaven.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Bremerhaven 7. ds. — Tor, Hårstedt, afgik fra Karlshavn 8. ds. til Stettin. — Roma, Larsson, ank. til Greifswald 8. ds.

Europa. Europa, Hansen, afgik fra Swinemünde 6. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. til Hungerburg 7. ds. — Frankrig, Friis, afg. fra St. Petersburg 3. ds. til Terneuzen. — Belgien, Nielsen, ank. til St. Petersburg 7. ds.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furnes, Clausen, afgik fra Hungerburg 30. Juni til Rotterdam. — Annette Furness, Larsen, afgik fra Firth of Forth 8. ds. til Kronstadt.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, afgik fra Esbjerg 10. ds. til Thisted. — Sophie, Svarrer, ank. til Maracaibo 26. Juni. — Emilie, Thomsen, ank. til La Union 21. Maj. — Urda Jacobsen, ank. til Falmouth f. O. 6. ds., best. til Altona.

Fans. Sanderho, Killena, Hansen, ank. til St. Petersburg 5. ds. fra Cuba.

Rønne. Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Faks 29. Juni. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Ane Cathrine, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 3. ds. — Mercantile ank. til Flensborg 1. ds. — Freja Bech, ank. til Malmø 5. ds.

Svendborg. Concordia, Henriksen, ank. til Stettin 2. ds. — Union, Olsen, ank. til Holtzenau 2. ds. — Freir Brandt, passerede Kjøbenhavn 29. Juni. — Gefion, Rasmussen, passerede Helsingør 1. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. til Lorient 1. ds. — Urania, Nielsen, ank. til Dunkerque 1. ds. — Christian, Jørgensen, ank. til Brest 2. ds. — Valdemar, Andreassen, ank. paa Helsingør Red 3. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. paa Kjøbenhavns Red 2. ds. — Slesvig, Hoffmann, ank. til Middlesborough 2. ds. — Martin, Wilde, ank. til Pillau 3. ds. — Peter, Jørgensen, ank. til Königsberg 4. ds. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Mont Rose 4. ds. — Martin Nisson Petersen, ank. til Southampton 4. ds. — Zenitha, Jensen, ank. til London 4. ds. — Niels, Nielsen, ank. til Umeå 3. ds. — Aktiv, Mouritzen, ank. til Port Louis 3. ds. — Pampa, Jensen, ank. til Horsens 5. ds. — Venus, Jensen

ankom til Gefle 5. ds. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. til Hernøsd 5. ds. — Freja, Jensen, ank. til Holtenau 5. ds. — Caroline, Bom, ank. til Råfsö 3. ds. — Nep-tunus, Jensen, ank. til Kings Lynn 4. ds. — Severine, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 6. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Selvesborg 7. ds. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Råfsö 6. ds. — Urda, Pilegaard, ank. til Drøbak 6. ds. — Skjold, Larsen, ank. til Helsing-fors 6. ds.

Æror. Amor, Rasmussen, ank. til Portsmouth 1. ds. — Abba, Petersen, ank. til Faaborg 2. ds. — Astræa, Svane, ank. til Orogrosso 1. ds. — Frederik & Ane, Christensen, ank. til Mullerup 1. ds. — Mette, Andersen, ank. til Klaksvig 29. Juni. — Kronen, Hermansen, ank. til Fredericia 2. ds. — Ellen, Hansen, ank. til Kjøben-havn 1. ds. — Peter, Olsen, ank. til Leinvig 2. ds. — Viking, Weber, ank. til Marstal 2. ds. — Apollo, Al-bertsen, ank. til Swinemünde 3. ds. — Amor, Hansen, ank. til Swinemünde 3. ds. — Anna, Albertsen, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — Vilhelmine, Jensen, afgik fra Kjø-benhavn 2. ds. til Svendborg. — Ane, Mikkelsen, ank. til Cardiff 3. ds. — Argo, Clausen, ank. til Leith 4. ds. — Eos, Christensen, ank. til Thorshavn 8. ds. — Ruth, Eriksen, afgik fra Kemi 28. Juni. — J. Kofoed, Andersen, afgik fra Riga 3. ds. til Flensborg. — Skandia, Hay, er ankommet til Sunderland. — Ægir, Petersen, ank. til Drøbak 4. ds. — Hansigne, Clausen, ank. paa Kjøben-havns Red 3. ds. paa Rejse til Shorehamn. — Johanne, Stegmann, er afgaaet fra Marstal. — Alma Marie, Ander-sen, ank. til Vestmanhavn 4. ds. — Marie, Østermann, ank. til Karlsrona 5. ds. — Aron, Andersen, ank. til Åhus 5. ds. — Johanne, Østermann, ank. til Höganäs 5. ds. — Atlantic, Rasmussen, ank. til Harriäs 5. ds. — Zephyr, Tjellesen, er ankommet til St. Carls (Venezuela). — Caroline, Christensen, ank. til Kings Lynn 4. ds. — Niels, Caspersen, ank. til Gravesend 4. ds. — J. A. Kro-mann, Christensen, ank. paa Helsingør Red 5. ds. paa Rejse fra Sverig til Charlestown. — C. M. Petersen, Peter-sen, ank. til Arendal 5. ds. — Fred, Friis, ank. til Monstyn 6. ds. — Albertha, Kromann, ank. til Monstyn 6. ds. — Laurits, Folmer, ank. til Libau 5. ds. — Ellen, Laurit-zen, ank. til Gravesend 5. ds. — Pampa, Svendsen, ank. til Åhus 5. ds. — Amalia, Andersen, ank. til Gøteborg 5. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. til Southampton 7. ds. — Kiana, Christensen, ank. paa Kristiania Fjord 6. ds. — Vega, Hansen, ank. til Kirkwall 8. ds. — Elise Marie, Olsen, ank. til Kristianssand 7. ds. — Freden, Andersen, ank. til Kotka 6. ds. — Mariane, Andersen, ank. til Langesund 6. ds. — Laura, Jensen, ank. til Falmouth f. O. 6. ds. — Freya, Petersen, ank. til Åhus 7. ds. — Cathinka, Olsen, ank. til West Wemyss 8. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. til Skellefteå 7. ds. — Hermod, Dreimann, ank. til Dysart 8. ds. — Merkur, Friis, er ankommet til Sundsvall. — Ceres, Bager, ank. til Ipswich 8. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er an-ført for en Øjehøjde af 25 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kælhængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Kattegat. Vester-Renden. Yderflak. Ved Opnaaling af Yder-flak er fundet en Sten med kun 22 Fod Vand. 56° 3' 58" N. Br. 11° 1' 30" Ø. Lgd.

Island V.-Kyst. Skutilsfjædr. Tangen N. Paa Flakket N. for Tangen er i 2½ Fv. Vand udlagt en Vager med 1 opad-vendt Kost, 3½ Kbl. N. 61° Ø. fra Eyri Kirke.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg V. Føreret af Skonnert „Triton“ med-deler: Den 4de Juli. 15 Kml. SØ. t. Ø. ¼ Ø. fra Fyrskibet „Falsterboret“, Vrag af et Skib med Bunden opad.

Ifølge Meddelelse fra Løds-kaptajnen i Malmø er Vraget indslæbt og forankret i 11' Vand ¼ Kml. V. for Trelleborg. Vraget er afmærket om Dagen med et grønt Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

Østersøen. Bornholm V. „Küstenbezirkamt“ i Stettin med-deler den 4de Juli 1907: 55° 7' N. Br. 14° 20' Ø. Lgd. Vrag drivende 3 & 4 Fod under Vandoverfladen og Drivtømmer i Vragets Nærhed.

Sverrig. Kalmarsund. Bergkvara. En 11 Fods Grund er fundet i det S.-lige Indløb til Bergkvara, tæt Ø. for Linjen

Söderåkra Kirke overet med Kårö Varde. 56° 22' 15" N. Br. 16° 6' 45" Ø. Lgd.

Viksten. I Begyndelsen af August 1907 forandres Viksten Fyr til at vise To-Lyn hver 8 S. (ikke Et-Lyn hver 5 S.). Lyset bliver grønt Ø. for den S.-lige Indsejlingsvinkel. Mu-ligvis er Fyret slukket i den sidste Del af Juli.

Bottniske Bugt. I Bottniske Bugt er de Forandringer i Afmærkningen, som er anførte i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 3, 4 og 14 1907 nu udført.

Hastaskærleden. Blockgrundet. Paa Varden paa Block-grundet er anbragt en sort, firkantet Tavle. 65° 39' 0" N. Br. 23° 1' 40" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Tustern V. Paa V.-Siden af Tustern er der mellem Græsskjær paa N.-Siden, Okse og Bukholmene paa S.-Siden fundet flere Grunde, saa Farvandet bør ikke besejles. 63° 10' N. Br. 7° 53' Ø. Lgd.

Hardanger. Norelmsund. I Indløbet til Norelmsund er fun-det: 8 Fods Boen Præsthalmgrunden, c. 2 Kbl. S. 55° Ø. fra Blybergskjær. 60° 21' 2" N. Br. 6° 11' 40" Ø. Lgd., og 3½ Fv. Boen Valandsgrunden, c. 8½ Kbl. N. 24" Ø. fra Blybergs-kjær. 60° 21' 32" N. Br. 6° 11' 25" Ø. Lgd.

Tyskland. Udlægningen af Fyrskibet „Amrumbank“ er udsat til August 1907.

Helgoland. Et Vrag ligger sunket ved Helgoland S.-Havn i Linjen Dünen Ø.- og V.-Baake overet og ¼ Kbl. fra den sorte Spidstønde Nr. 1. 54° 9' 57" N. Br. 7° 54' 18" Ø. Lgd.

Weeser. Bremerhaven. Bremerhaven bageste Ledefyr er forstærket, og Fortyret vil i Juli eller August 1907 blive for-stærket.

Holland. Ems. I Ooster Ems er ved S.-Kant af Cachelot-plaat udlagt en sort Spidstønde O 5 a paa 53° 38' 11" N. Br. 6° 47' 39" Ø. Lgd. og en sort Spidstønde O 5 b paa 53° 37' 54" N. Br. 6° 50' 5" Ø. Lgd. I Oostfriesische Gaatje er den røde Vager G A flyttet til 53° 23' 47" N. Br. 6° 56' 34" Ø. Lgd.

Naar der ombord i hollandske Fyrskibe gøres Forsøg med Undervands Taagesignal, hejses om Dagen Signalet „W D J.“ Skibsloererne har da Lejlighed til at gøre lagt-tagelser angaaende disse Signaler.

Zeegat van Texel. Zuider Haaks. Vraget af Damperen „Serbia“, der ligger sunket paa Zuider Haaks, skal uskadelig-gøres. Midlertidig er det afmærket med en Vragtønde. 52° 55' 20" N. Br. 4° 37' 14" Ø. Lgd.

Zuidersee. Fort Pampus. Den 25de og 26de Juli afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus i Retninger mellem NØ. og Ø. i indtil 14.500 Alens Afstand. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og Batterierne Diemerdam, Durgerdam, V.-Batteriet ved Muiden og Kirketaarnet i Muiderberg.

Nieuwe Rotterdamse Waterweg. I Nieuwe Rotterdamse Waterweg er Dybden nu 23½ Fod, dog er der i Zuiden, S. for Duc d'Albe Nr. 4 en Plet med 22 Fod.

Zeegat van Brouwershaven og Goeree. West Hellegat og Vuile. I West Hellegat er Dybden midttravands 11½ Fod og i Vuile Ø.-lige Udløb 18 Fod.

Zeegat van Goeree. I Zeegat van Goeree ligger følgende Tender saaledes: Kwade Hoek, Spidstønde Nr. 3 paa 51° 49' 53" N. Br. 4° 1' 23" Ø. Lgd. Bokkegat røde Lystønde Nr. 6 paa 51° 52' 6" N. Br. 4° 1' 14" Ø. Lgd. Rak van Scheelhoek sorte Lystønde „Kvak“ paa 51° 49' 33" N. Br. 4° 5' 20" Ø. Lgd. I Vuile, rød Lystønde Nr. 3 paa 51° 43' 26" N. Br. 4° 23' 34" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 3 a paa 51° 43' 15" N. Br. 4° 23' 53" Ø. Lgd. Rød og sort vandret stribet Lystønde Nr. 4 paa 51° 43' 8" N. Br. 4° 24' 12" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 2 paa 51° 46' 32" N. Br. 4° 12' 55" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 5 paa 51° 43' 30" N. Br. 4° 23' 32" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 6 paa 51° 43' 24" N. Br. 4° 23' 49" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 7 paa 51° 43' 18" N. Br. 4° 24' 9" Ø. Lgd.

Schelde. Ovenfor Bat er Spidstønde Nr. 43 inddraget, og den røde Lystønde Nr. 42 a har nu Nr. 43.

Fyret paa Terneuzen Havnedæmning viser nu hvidt Lys mellem Stumptønderne Nr. 17 og 18 og grønt Lys til tæt S. for Stumptønde Nr. 15 med afkortet Kogle, i øvrigt ufor-andret.

Biezelsche Ham Fyr leder ikke mere over Rug van Hoedekenskerke, og Magere Merrie Fyr leder ikke mere i Bocht van Walsorden.

Fyret paa Hansweerd V.-Havnehoved viser nu hvidt Lys til S. 20° Ø.

Fyret paa Baaken paa Slikken paa N.-Siden af Farvandet i Nauw van Bat viser nu rødt Lys ned ad Floden fra N.-Kysten til tæt Ø. for Stumptøndekanten i Løbet mellem Valkenisse og Nauw van Bat.

Frankrig. Fyrskibet „Sandettlé.“ Paa Fyrskibet „Sandettlé“ gives nu til Forsøg Undervands Taagesignal saaledes: 1 Slag, Pause 2 S., 1 Slag, Pause 2 S., 1 Slag, Pause 5½ S., 1 Slag, Pause 5½ S., ialt 15 S. 51° 13' 25" N. Br. 1° 53' 40" Ø. Lgd.

England. Harwich. Shotley. Den 1ste Juli 1907 tændes et rødt, fast Fyr paa hvert Hjørne af Shotley Ø.-Piers Hoved. Det midlertidige røde, faste Fyr slukkes. 51° 57", N. Br. 1° 16", Ø. Lgd.

Humber. White Booth Road. En Grund med 12 Fod Vand har dannet sig ved Indløbet til White Booth Road 1 Kml. N. 19° Ø. fra Killingholme høje Fyr. Stedet maa besejles med Forsigtighed, og der maa ikke tages Ø.-Skel i Newsham Booth Ledefyr. 53° 39' N. Br. 0° 12' V. Lgd.

Skotland. River Tay. Ved S.-Siden af Indløbet til River Tay er følgende sorte Spidstønder flyttet: Nr. 2 c. 2 Kbl. NV. hen, Nr. 4 c. 4½ Kbl. Ø. hen, Nr. 5 c. ½ Kbl. N. hen og Nr. 6 c. 1¼ Kbl. N. hen. Spidstønde Nr. 4: 56° 27' N. Br. 2° 44' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Cap Gris Nez. Et Skib er sunket 8 Kbl. VNV. for Cap Gris Nez. Masterne er ved halv Tid over Vandet. 50° 42' 40" N. Br. 1° 33' 45" Ø. Lgd.

Havre. Skorstenen Frileuse, NØ. for Byen Havre, er nu borttaget.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Green Island. En lodret stribet Klokketønde er i 7½ Fv. Vand udlagt ⅓ Kml. V. for Green Island, fra Browns Head Fyr i S. 13½° V. og fra Green Island højre Kant i S. 84¼° V.

New York. Long Island Sound. Captain Harbor. Four Foot Rock. Den vandret stribede Spirtønde ved Four Foot Rock er flyttet ⅔ Kbl. S. 21° V. hen til uden for en nylig fundet Klippe, fra Jones Rocks Fyr i S. 29° V., og fra Great Captain Island Fyr i S. 74° V.

New Jersey. Bayonne. Kill von Kull. Vraget af Kullægeren, der var sunket i Kill von Kull ud for Constable Point, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

South Carolina. Port Royal Sound. En Stumpønde, Lower Middle Ground Tønde Nr. 7, er i 23 Fod Vand udlagt ved den nedre Ende af Middle Ground i Indløbet til Beaufort River, fra Munden af Station Creek i V. og fra Kanten af Bay Point i N. 28° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaimiske Hav.

Cuba S.-Kyst. Gulf of Guacanayabo. I Gulf of Guacanayabo er udlagt: En sort Stumpønde paa N.-Siden af Paticomba Shoal, en rød Spidstønde paa V.-Enden af Chinchora Bank og en sort Stumpønde paa NØ.-Enden af Santa Clara Bank.

Guantanamo Bay. Fishermans Point. Paa Fishermans Point og paa Corinaso Bluff er opført Baaker, paa hvilke Fyr skal tændes den 4de Juni. Fyrlinjen skærer Hicacal Beack Ledelinje paa det Sted, hvor Kursen skal forandres Ø. efter.

Den røde Lystønde Nr. 2 ud for Fishermans Point er inddraget.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Braillien. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i April 1907 i 15 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11, Fod.

Uruguay. Rio de la Plata. Monte Video. For Besejling af den gravede Rende til Monte Video nye Havn gælder følgende Bestemmelser:

Skibe, som paa Grund af deres Dybgaende maa følge Renden, maa kun passere denne, naar Uddybningsmaskinen ikke er i Renden, hvilket tilkendegives ved Hejsning af Flag L (Internationale System) paa en Mast paa den Ø.-lige Bølgebrøder.

Under særlige Omstændigheder kan der indhentes Tilladelse til passere Renden, medens Uddybningsmaskinen befinder sig i den.

Fra et Fartøj ved Uddybningsmaskinen vises rødt Flag og rød Lanterne. 34° 55' S. Br. 56° 13' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Toulon. Cap Cépet. I 1907 forandres Cap Cépet Fyr til at vise Tre-Blink hver 15 S., Blink 1 S., Merke 2, S., Blink 1 S., Merke 2, S., Blink 1 S., Merke 7, S. Lysevnen: 23 Kml. I øvrigt bliver Fyret uforandret. Under Forandringen slukkes Fyret, og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændes. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. 43° 4' 5" N. Br. 5° 56' 44" Ø. Lgd.

Italien V.-Kyst. Afrika Rock. Africa Rock Fyr er beskaiget og viser foreløbigt hvidt, fast Lys.

Korsika V.-Kyst. Propriano. Paa Yderenden af den ny Mole ved Propriano Havn er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde 32 Fod. Synsvidden: 3½ Kml. 18 Fod høj Fyrbæl. Molen, som begynder ved Klipperne Scoglio Longo, er 1 Kbl. lang i ØNØ. 41° 40' 38" N. Br. 8° 54' 7" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Pola. I Pola Handelshavn er der nu N. for Elisabeth Mole 22 Fod og derover og S. for den 19 Fod og derover.

Pago. I Pago Havnefy lyser den røde Vinkel nu fra N. 35° V. til N. 21° V., fri af Pælene i Havnen.

Kanal Pasman. Mellem Zara Vecchia og Tkon er udlagt et Telegrafkabel, der paa hver Kyst er afmærket med et Telegruftaarn.

Kanal von Sebenico. Øen Krbela N. N. for Øen Krbela Vela er i 5 Fv. Vand fundet en Grund af c. 1 Kbl. Udatrækning, med en mindste Dybde af 17 Fod. 43° 38' N. Br. 15° 54,3' Ø. Lgd.

Tunis. Cap Serrat. Paa Cap Serrat er aabnet en Semafor Station. Dens Bogstaver er A K W P. 37° 14' 0" N. Br. 9° 2' 35" Ø. Lgd.

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

Birma. Arakan Kyst. Cheduba Straft. Den nylig dannede vulkauske Ø i det N.-lige Indløb til Cheduba Strait er bortskyllet, saaledes at den nu kun er 1 Kbl. lang. ½ Kml. Ø. for Øen har der dannet sig en Muddergrund med 15 Fod Vand. Der er dybt Vand mellem Grunden og Øen. En ny Hævning af Havbunden har formodentlig fundet Sted 4 & 5 Kml. SV. ud fra Øen. 19° 0' N. Br. 93° 24,2' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea S.-Kyst. Pusan Harbour. I Pusan Harbour er paa Yderenden af Pieren ud for det japanske Settlement tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 1 Kml. 35° 6' 5" N. Br. 129° 2' 22" Ø. Lgd.

Japan. Taiwan N.-Kyst. (Petu Point). Bito Kaku. Bito Kaku Fyr er nu flyttet og tændt og det midlertidige Fyr slukket. Flammens Højde: 215 Fod. Synsvidden: 21½ Kml. Det lyser fra V. gennem N. og Ø. til S. 35° Ø. 25° 7' 40" N. Br. 121° 55' 10" Ø. Lgd.

Nalkai. Shimonoseki Strait. Moji Ko. I Moji Ko er Vraget af Damperen „Naka Maru“ nu afmærket med en rød Tønde med rødt Flag. Naar Vejret tillader det, er et Fartøj, der viser rødt Flag og om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden, fastgjort i Tønden.

Gulf of Tokyo. Shinagawa Bay. Et Skib er sunket i Shinagawa Bay, c. 1, Kml. S. 60° Ø. fra Susaki Stormsignal Station og i S. 20° Ø. fra Shinagawa Fyr. En Mast er over Vandet. 35° 38' 0" N. Br. 139° 44' 38" Ø. Lgd.

Karafuto S.-Kyst. (Cape Notoro). Kondo Misaki. Ved Kondo Misaki gives Taagesignal nu med Sirene, der hver 100 S. giver Et-Stød af 5 S. Varighed. Naar Sirenen er i Uorden, slaas 10 Slag paa Klokken hver Minut.

Kondo Misaki Fyr viser nu rødt Lys fra S. 55° Ø. til S. 35° Ø., i øvrigt hvidt Lys. Opasnost Rock ligger i den røde Vinkel. Fyrtaarnet er ottekantet.

INDHOLD:

Navigationstvæsnets Ordning. — Kjøbenhavn, den 11. Juli 1907. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsæfterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45^{mm} Bredde 80 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	95 ³ / ₄ —96	95 ³ / ₄	96
Danmark.....		71	71 ³ / ₄
Norden.....		94	95
Kjøbenhavn.....		70	70 ¹ / ₄
Carl.....		89	91
Dannebrog.....		87	88
Skjold.....		69 ³ / ₄	70 ¹ / ₄
Urania.....		55 ¹ / ₄	56
Union.....		74	75 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896.....		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₄
Hejmdal.....		102 ¹ / ₂	106
Østasiatiske.....	134 ¹ / ₄ —133 ³ / ₄	133 ³ / ₄	134
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		28	30
Gorm.....		60	80
Torm.....		—	100
Inga.....		72 ¹ / ₂	75
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		29	33
Foren. Bugser-Selsk.....		60	68
Dansk-russisk Dampsk.....	90	89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Dampskibe Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		93	101
5 % Østasias. Komp.....		100	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		87 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie..		92 ¹ / ₂	93
4 % — — 1. — ..		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₄
4 % — — 7. — ..		92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	92 ³ / ₄	92	92 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....	147	147	147 ¹ / ₄
Privatbank.....	121—120 ³ / ₄	120 ¹ / ₂	121
Landmandsbank.....	130— ¹ / ₄ — ¹ / ₂	130	130 ¹ / ₄
Handelsbank.....	135 ¹ / ₂	135 ¹ / ₄	135 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	110	110	110 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....		97 ³ / ₄	98 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	169— ¹ / ₂ — ³ / ₄	169 ¹ / ₂	169 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	142— ³ / ₄	142 ¹ / ₂	142 ³ / ₄

Vekselkurseer d. 9. Juli 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.20	18.16
Paris.....	72.50	—
Amsterdam.....	72.35	—
Wien.....	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Juli 1907.

Russiske Noter.....	214.60
4 % Russiske Consols.....	73.00
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	66.90
5 % Mexikanske 1899.....	101.75
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	92.20

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

„Foren. Dampsk.“ 62,000, „Ny foren. Dampsk.“ 32,000, „Norden“ 20,000, „Danmark“ 6,000, „Kbhvn.“ 4,000, „Skjold“ 8,000, „Dannebrog“ 22,000, „Urania“ 12,000, „Carl“ 4,000, „Østas. Komp.“ 96,000, „Dansk-Russ. Dampsk.“ 24,000, „Union“ 2,000.

Møller & Re,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater

til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Urej og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossøhjul, „Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

3m. Skonnert „Saga“,

261 Tons Netto, bygget 1893 af Eg, 3. 3. A. 1. 1. til September 1909, købt 1904, 425 Tons d. w. paa 13 Fods Dybgaaende, c. 140 Stds, beliggende i Marstal, er til Salg ved

Skibsbygmester L. J. Bager, jun. Marstal.



Emaljen

paalægges varm — ¹/₁₆“ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for bortig Tæring, f. Eks. Nærbeden af Kedlerne etc.

Solutionen paalægges hold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tigr.-Adr. „Kaydyhr“.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

Herved meddeles det d'Hrr. Medlemmer af Søskibs-Afdelingen, at Forhyringsliste for 1907 kun vil være at indsende til Foreningen een Gang, nemlig ved Aarets Udgang.

De fornødne Lister vil til sin Tid rettidig blive d'Hrr. Medlemmer tilstillet.

Galease „Olga“,

drægtig 24 Reg.-Tons, godt og stærkt bygget, vol vedligeholdt i alle Maader, forsynet med 16 HK. Petroleumsmotor, er paa Grund af Ejerens Sygdom billig til Salg, naar Handel kan ske snart. Skibet er i fast Cementfart fra Aalborg.

Lysthavende bedes henvende sig til

C. P. Eisenreich, Lønvig.



Telefon 297 og 1297.
Telegramadresse: Clseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Sandballast
leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Gennem Bogladerne faas:
Kommissions-Betænkning
og Forslag vedr.

Navigatør- og Maskinist-
Uddannelsen.

1 Kr. G. E. C. Gad.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkes-
tilfælde har mistet sin ven-
stre Underarm, søger snarest
en eller anden Beskæftigelse.
Vedkommende har Styrmands-
eksamen I og II Afdeling og
har sejlet som Styrmand i 5
Aar saavel om Bord i Sejl-
som Dampskibe. Billet, mrk.
„274“, modt. Bladets Kontor.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Cornelius Knudsens Etabl. Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.

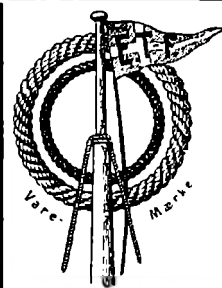


Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens Patent Universal Deflektor.
Kaptajn C. Clausens Loddemaskine og Kontrol-
Dybdemaalere.

Kaptajn C. Clausens Krængningsmaaler.
Kaptajn C. Clausens Transparente ballancerede
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens Kompas med Azimuth Spejl.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk

til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. 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.)

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 7. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærg-Jensen & Co., Holberggade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

Randers. Chr. Laursen, hv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Eshjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
indbetaler sig med alt til Foged behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibaprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkehandel. 28102
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Knutzen & Montgomery.

Indehavere:

M. Jacobsen. K. Roth.

Dansk Skibshandel.

Sunderland.

Seaham Harbour.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

h.v. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasse Husk.

Varer bringes overalt.

Telf. 25.064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverl forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Karl Bostrøm

Hangø, Finland

etabl. 1874.

Dampskibs ekspedition og
Speditionforretning.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå afkal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Thomas Møller

Skibsproviantering.

Lager af Sejdug, Manilla og
Hampetovværk.

Nyhavnsgade 6. Aalborg.

New Steamers for sale.

540/550 tons D. W. on 12'—0"
draft, delivery 5/6 weeks.

720/730 tons D. W. on 12'—9"
draft, delivery 7 weeks.

310/320 tons D. W. on 10'—1 1/2"
draft, delivery 7/8 weeks.

William Walker

Shipbuilder.

Maryport, England.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlæg nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS
ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. Mou's Kødudsalg. St. Annæ Plads 14. Telefon 28,224

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i **hermetisk** Pakning til

Skibsbrug

Prøv engang ufortoldet 18 Kr
1 Kasse indeholdend

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeir,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 328

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15
Telefon 4830

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagn
i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

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

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34 Kongelige Søassurance. 124.

Taifuntrosser

(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal
kabler omspundet med tjære
Hamp, er bedre, varigere, stær
kere, betydelig lettere og bill
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfæstethed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlæg Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Enceforhandling for Danmark

Telefon 443. Amaliegade 41 Kjøbenhavn K.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. Juli 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Enforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
 København C. Telegr.-Adr.: „Burmeister“, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600'x77'x24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470'x66'x22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1431. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Ræhtjens originale Composition
 or Skibsbunde. Enforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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

Aut. Forhryringsagenter,
 Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
 gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
 Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast
 leveres hurtigt fra Damp-
 sandgraveren „Sarpsborg“
 Tilbud paa Levering af Beton-
 grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Frederiksbs. Allé 5.
 Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
 CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
 Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
 These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
 AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
 Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.**
 Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøje etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 9442.

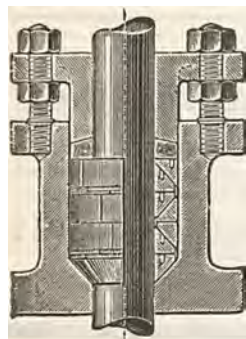
Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs- sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.



Emallien
paalægges varm — 1/10' tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesaa Farve.

Meget økonomisk for Løstørum, Bankers o. Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiløstforsikringer, til billige faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22^a. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening
St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mø-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. An-
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd.
Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 8—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptovværk.
Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen

Telefon 2262.

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

Kjøbenhavn, d. 18. Juli 1907.

Fornylig har the House of Lords, skriver „Shipp. Gaz.“ afgjort et Retsspørgsmaal af betydelig Rækkevidde for Redere og Befragtere i „Invermore“ Sagen — Moel Tryvan Ship Company ktr. Kruger & Co. — vedrørende Negligence Klausulen i Certeparti og Konnossement.

Sagens Omstændigheder er i Korthed følgende. Sidstnævnte Firma befragtede „Invermore“ under et Certeparti, der fritog Rederiet for Ansvar for Forsømmelighed fra Besætningens Side, til at føre en Ladning Ris fra Rangoon til Rio. I Følge Certepartiet var Kaptajnen forpligtet til at undertegne rene Konnossementer „without prejudice to the charter-party,“ og følgelig underskrev han Konnossementerne paa Ladningen, saaledes som de blev ham forelagt af Befragterens Agenter. Skibet afgik til Rio, men forliste totalt paa Kysten af Brasilien paa Grund af Forsømmelighed fra Førerens Side, hvorefter Ladningsmodtagerne som Ihændehavere af Konnossementerne anlagde Sag mod Rederiet for Admiralitetetsretten og fik Dom for en Skadeserstatning for den tabte Ladning paa c. 13,000 £, idet Konnossementerne ikke indeholdt nogen Negligence Klausul. Rederiet anlagde derefter den her omhandlede Sag mod Befragterne ved „King's Bench Division,“ idet det fordrerede at blive holdt skadesløst.

Hele Tvisten var i Virkeligheden opstaaet ved en Fejltagelse. I Konnossementerne var indsat Klausulen „all other conditions as per charter-party,“ og saavel Befragterne eller deres Agenter som Føreren af „Invermore“ levede i den Vildfarelse, at denne Klausul bevirkede, at Certepartiets Negligence Klausul blev medindbefattet i Konnossementerne, medens det som bekendt har været fastslaaet i en Række af Aar, at den citerede Klausul ikke har nogen saadan Virkning. Under disse Omstændigheder paastod Befragteren sig fritaget for ethvert Ansvar overfor Rederiet med Hensyn til den Form, i hvilken Konnossementerne blev forelagt til Underskrift, eller at det i alle Tilfælde ikke var deres Sag at paase, at Konnossementerne kom til at indeholde de Betingelser, som var stipuleret i Certepartiet. Skylden herfor mentes at maatte paahvile Kaptajnen, der optraadte som Rederiets Agent. Rederiet vandt imidlertid Sagen baade ved Underinstansen og Appelretten, og endelig har nu the House of Lords enstemmigt stadfæstet Dommen.

Hovedsynspunktet for Domstolen synes at have været det, at Rederiet i Følge Certepartiet kontraktligt var fritaget for Ansvar for Forsømmelighed fra Førerens Side med Hensyn til Skibets Navigering. Befragterne forlangte Konnossementer af Hensyn til egne Interesser, og det maatte paahvile dem at drage Omsorg for, at disse Konnossementer ikke kom i Modstrid med Certepartiets Betingelser. Hvis Befragterne fik undertegnet Konnossementer, som ikke var i Overensstemmelse med Certepartiet, forelaa der allerede herigennem et Kontraktbrud, for hvis Følger de selv maatte bære Ansvaret. Hvad Kaptajnen angaar, da havde denne ingen Myndighed til at undlade at opretholde sit Rederis Rettigheder, og han var navnlig ikke berettiget til at undertegne Konnossementer i nogen Form, der ikke var i Overensstemmelse med Certepartiet. Da Rederiets Tab var opstaaet ved Befragternes Kontraktbrud, maatte Rederiet følgelig

være berettiget til at blive holdt skadesløs af Befragterne.

Denne Afgørelse er fuldstændig klar og fair til alle Side, tilføjer Bladet, og det mærkelige ved Sagen er i Grunden blot det, at Folk, der er vant til at have med Certepartier og Konnossementer at gøre, kan være uvidende om, hvor begrænset Virkningen af Klausulen „all other conditions as per charter-party“ er, naar denne indsættes i Konnossementet. Der var ganske vist en Tid, da man almindeligvis mente, at denne Klausul indbefattede alle Betingelserne, derunder Negligence Klausulen, men allerede for en Aarrække siden er det fastslaaet af Domstolene, at den refererer til Betaling af Fragten og derfor kun indbefatter de Betingelser, som det herunder paahviler Lastmodtageren at opfylde, men derimod ingenlunde Negligence Klausulen, hvilket bl. a. fremgaar af en Dom, der er afsagt af den engelske Appelret i 1890.

Som man vil se, bekræfter de i Anledning af denne Højesteretskendelse af „Shipp. Gaz.“ fremsatte Betragtninger vedrørende Negligence Klausulen og Konnossementsklausulen: „all other conditions as per charter-party“ meget nøje de Oplysninger, der af Konsul Johan Hansen blev meddelt her i Bladet af 27. Juni d. A. vedrørende de samme Forhold. Der turde derfor være saa meget mere Grund til at henlede Opmærksomheden paa, at den nævnte Klausul i Konnossementet bør erstattes med følgende: „All other conditions as per charter including negligence clause.“

Fra Helsingør skrives til os d. 9. ds.:

Træeksporten fra St. Petersburg. Det kunde maaske have sin Interesse for danske Skibsredere og andre at blive bekendt med den Maade, hvorpaa nogle ny Træeksportører i St. Petersburg forsøger at lave en ny Kutyme, og jeg henstiller derfor til „Dansk Søfartstidende“ at optage følgende:

Undertegnede ankom til Petersburg d. 20. Juni, begyndte at laste d. 21. Juni Kl. 6 Fm. og var først til lastet d. 4. Juli Kl. 8 Fm. til Trods for, at der var bleven arbejdet hver Dag (Søn- og Helligdage undtagen, ialt 4 Dage) og oftest til Kl. 8 Aften. Ladningen bestod af D/B. B. til ikke under $1\frac{1}{2} \times 5$ ". Indtagningen svarede til Tiden og var mildest talt bedrøvelig — 720 Stdr. Skibet har mange Gange lastet over 800 Stdr. og en enkelt Gang op til 818 Stdr.

Nævnte Ladning kommer fra Starraja Russa paa store Lægtere op til 230 Stdr., og Ladningen ligger saaledes, at det ene Lag ligger paa langs, det næste paa tværs i Lægteren og saa fremdeles langs og tværs med Luft imellem hvert Stykke. Lægteren er altsaa samtidig Lagerplads. Dertil kommer, at alle mulige Dimensioner ligger imellem hverandre i hvert Lag, og som Følge deraf er det en Umulighed at stuve slig Ladning, uden at Skibet lider stort Tab, saa vel hvad Indtagning som Tidsspilde angaar. Desuden siger det jo sig selv, at slig Ladning ikke kan tælles som en almindelig Ladning, hvorfor der maa gaa en Styrmand i hver Lægter for at tælle Slingene.

Jeg har nu protesteret imod ovennævnte Kutyme, idet jeg fra to af de største Eksportører i St. Petersburg har faaet (paa Begæring) en skriftlig Erklæring gaaende ud paa, at ovennævnte Ladning ikke leveres i Henhold til „custom of the port“ (i Følge hvilket Skibet var befragtet), og med velvillig Assistance af min Mægler har

jeg optaget Sagen, idet jeg formener, at det paahviler enhver i Skibsfart interesseret at forsøge at komme den ny Kutyme, som nogle søger at indføre, til Livs, medens det er Tid.

Desværre synes det, at ikke alle Skibsagenter stiller sig saaledes paa Skibenes Side, og det er derfor meget vanskeligt at komme disse ny Eksportører til Livs, da nogle tillader den samme Lastningsmaade uden at protestere derimod. Som Følge af det nu indtrufne, og hvad jeg har faaet oplyst, er jeg tilbøjelig til at mene, at man vil forsøge at indføre i Certepartierne, at Skibene skal laste som Ladningen bringes langs Siden (fra Starraja

Russa). Bliver dette indført, da vil det forvolde Rederne svære Tab.

P. Meinertz,

Fører af S/S. „Ebba“.

Navigationssvæsenets Ordning. Fortsættelsen af vort Referat af de af Kommissionen af 1904 afgivne Betænkninger har af Hensyn til den overvældende Stofmængde maattet udskydes til næste Nummer af Bladet.

Opmærksomheden henledes paa onstaaende Bekendtgørelse fra Kjøbenhavns Havneforvaltning angaaende Oprensning i Bomløbet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Manglen paa Styrmand til Sejlskibe.

Mægler H. A. Hansen, Thurrø: Som Medlem af den Deputation, der blev valgt af Ærø og Fyns Kredsafdelinger til at søge Audiens hos Indenrigsministeren i Anledning af Manglen paa Styrmand, vil jeg gerne i korte Træk fortælle, hvorledes Deputationen gik til Værks. Dagen forud for Audiensen benyttede vi til at henvende os personlig til forskellige Mænd og Autoriteter i Hovedstaden, hvilket senere viste sig at have været en ganske rigtig Fremgangsmaade. Vi henvendte os til Skibsrederforening, som i mangt og meget har overordentlig stor Indflydelse ogsaa i Ministeriet, og han lovede os sin Støtte. Vi henvendte os ligeledes til Folketingsmanden her fra Ærø, Gaardejer Frederiksen, og Folketingsmanden for Svendborg Amts tredje Kreds, Hofjægermester Neergaard, der ligeledes begge lovede os Støtte og allerede samme Dag henvendte sig til Indenrigsministeren desangaaende. I Forvejen havde vi sat os i Forbindelse med Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Formand, Konsul Rechnitzer, som ligeledes lovede sin Støtte, og med Direktør Drechsel, som har nær Forbindelse med Ministeriet. Disse Henvendelser viste sig at være meget nyttige, idet der fra anden Side var arbejdet paa at fremstille Sagen som værende et Lønsørgsmaal. Det var godt, at vi i Forvejen var klar over dette, saa at vi ved Audiensen hos Indenrigsministeren kunde tilbagevise denne Opfattelse. Vi havde ligeledes en Samtale med Navigationsdirektøren, hvilket ogsaa viste sig at være meget nødvendigt. I mangt og meget var han ikke enig med os, men han gjorde isøvrigt, hvad han kunde for at forene os fire Deputationsmedlemmer, der forud ikke var ganske enige om, hvorledes vi skulde gaa frem, om en bestemt Fremgangsmaade. Dagen efter havde vi Audiens hos Indenrigsministeren. Vi ansøgte Ministeren om hans Støtte til en Ændring i Søneringsloven gaaende ud paa, at de, der havde de mindre Eksaminer, straks kunde faa Ret til at fare som Styrmand med noget større Fartøjer, end de nu i Følge Loven har. Denne Ændring vilde imidlertid i Øjeblikket ikke afhjælpe den Trang, der var til Stede, da det vilde tage for lang Tid at faa Lovændringen gennemført. Indenrigsministeren mente heller ikke, det var formaalstjenligt paa det daværende Tidspunkt at forelægge Rigsdagen Forslag om en saadan Ændring, idet Samlingens Slutning var nær for Haanden. Vi fremsatte da det Ønske for Ministeren, at han i saa stor Udstrækning som muligt skulde benytte sin Ret til at give Dispensation fra Søneringslovens Fordringer m. H. t. Alder og Sejlads, og vi klargjorde tillige for Ministeren, at det ikke drejede sig om et Lønsørgsmaal. Ministeren gav os Tilsagn om i saa vid Udstrækning som muligt at give Dispensation, og dette har han ogsaa gjort. Efter Forhandlingen med Indenrigsministeren søgte og opnaede vi en Samtale med Departementschef Krieger i Indenrigsministeriet, der lovede at gøre, hvad han kunde for at hjælpe os. Dette er, hvad Deputationen har udrettet.

Det har, saa vidt jeg har erfaret, ikke været nødvendigt at indforskrive ret mange udenlandske Styrmand, idet Dispensationen fra Søneringslovens Bestemmelser er blevet givet til et ret betydeligt Antal unge Mennesker, som enten ikke havde den tilstrækkelige Alder eller ikke havde sejlet tilstrækkeligt. Men der er jo fremdeles Mangel paa Styrmand. Indenrigsministeren har altsaa som sagt lovet at vise sig saa imødekommende, som det staar i hans Magt, og Lovgivningen hjemler det. Men hvis det skulde vise sig — hvad der er Sandsynlighed for — at Manglen paa Styrmand vedvarer, vil Ministeren være villig til at fremlægge Forslag om en Lovændring angaaende disse mindre Eksaminer.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Det var jo godt, at vi gennem de af Mægler Hansen omtalte Dispensationer til Dels kom ud over den Mangel paa Styrmand, der var for Haanden forrige Sommer, men vi maa sikkert i Tide søge at tage Forholdsregler over for en lignende Mangel i Fremtiden. Det er for sent at kaste Brønden til, naar Baret er druknet.

Som det vil være de fleste tilstedeværende bekendt, har Fællesrepræsentationen for en Del Aar tilbage haft et stort Arbejde med at udarbejde Grundlaget for en Udvidelse af Eksaminerne. Nu er der vel ingen, der vil paastaa, at vore Navigatører har for mange Kundskaber. Nej, det gaar her som overalt, vi behøver alle sammen Kundskaber og faar aldrig for mange. Derfor kan man ikke andet end være Fællesrepræsentationen taknemmelig for det store Arbejde, den har udført. Men der er paa den anden Side det at bemærke, at den Gang Fællesrepræsentationen paabegyndte dette Arbejde, saa det ganske anderledes lyst ud for Skibsfarten end nu for Tiden. Der var rigelig Tilgang af Styrmandselever til Skolerne, saa at der ikke var Grund til at nære Frygt for Mangel paa Styrmand. I de to sidste Aar har Forholdene forandret sig i denne Henseende. I 1898 var der 177 Elever, der tog almindelig Styrmandseksamen, men allerede i 1904 var der kun 141, i 1905 var der 114, og i 1906 var Antallet gaaet ned til 112. De vil altsaa heraf se, at der er en betydelig Nødgang. Jeg er derfor bange for, at hvis der til Eksamen kræves flere Kundskaber, vil det knibe med at faa unge Mennesker til at gaa den Vej. Den Gang jeg tog Eksamen, var man 6—8 Maaneder om at tage den. Efter hvad jeg har hørt, bruger man nu 12—13 Maaneder dertil, og med den udvidede Eksamen vil det blive c. 15 Maaneder. Spørger man nu, om der er noget ret Forhold mellem, hvad vi forlanger af de unge Navigatører, for at de skal kunne faa Stilling som Styrmand, og den Indtægt vi kan byde dem, maa dette Spørgsmaal besvares med Nej. En Styrmand, som sejler sine 10 Maaneder om Aaret, vil kunne tjene c. 1200 Kr. Det er ikke meget lokkende. Naar vedkommende ikke har Udsigt til at faa en selvstændig Stilling, er det meget for lidt. Og under den nuværende stærke Konkurrence

kan Indtægten for en Skibsfører paa et af de mindre Skibe ikke anslaaes til mere end c. 1500 Kr. Sætter man under de forhaandenværende Forhold Eksamenfordringerne op, er jeg bange for, at vi ikke faar Navigatører nok. Man kan paabyde, at de unge Mennesker skal have flere Kundskaber for at bestaa Eksamen, men man kan ikke paabyde, at de skal gaa til Søs. I mine Drengaar hed det om den og den: han duer ikke til noget andet, lad ham gaa til Søs, men nu har Forholdene forandret sig. Det er ogsaa værd at lægge Mærke til, at selv unge Mennesker i 16-Aarsalderen tjener bedre paa Landjorden, end de vilde gøre ved at gaa til Søs. Selv om jeg er af den Anskuelse, at de unge Navigatører helst maa have saa mange Kundskaber som muligt, tror jeg, at hvis vi ikke vil risikere at løbe i Staa af Mangel paa Navigatører, maa vi, saaledes som Forholdene nu er, arbejde paa, at den almindelige Styrmandseksamen ikke bliver strængere, men bliver saaledes, at en Mand kan bestaa den i Løbet af 6—8 Maaneder i Stedet for at skulle bruge 15 Maaneder dertil, som det nu ser ud til at ville blive.

Skibsereder P. H. Clausen, Fanø: Hvorledes den øjeblikkelige Mangel paa Styrmand skal afhjælpes, er jo ikke godt at sige. Men den fremtidige Mangel afværges bedst, ved at vi søger at faa flere unge Mennesker til at gaa til Søs, og det bedste Middel hertil, tror jeg, er at faa oprettet flere Sømmandsskoler omkring i Landet paa Steder, hvor der drives betydelig Søfart, bl. a. ved hver af vore Navigationsskoler. Saadanne Skoler skulde være i Virksomhed hele Aaret igennem og ikke drives saaledes som den i Svendborg, hvor der er Pensionat om Sommeren og kun Skole om Vinteren. Oprettelsen af saadanne Skoler vilde bidrage meget til at lette det for unge Mennesker at gaa til Søs. Min lille Sømmandsskole paa Fanø har hidtil været besøgt af over 300 Elever, hvoraf de fleste er kommet ud at sejle med Skibe fra Fanø. Skolerne bør ikke blot give Eleverne den nødvendige Undervisning men ogsaa tage sig lidt af dem, naar de guar ud til Søs. Jeg har gennem Korrespondance søgt at holde Forbindelse med de unge Mennesker, der gik til fremmed Tjeneste, og har kunnet holde deres Forældre à jour med, hvor de paagældende var. Men Skolerne bør have Støtte af det Offentlige. Da jeg oprettede min Skole, søgte jeg om Støtte hos Regeringen og ogsaa paa anden Maade, men uden Held. Hvis Dansk Sejlskibsrederi-Forening vilde støtte Oprettelsen af Sømmandsskoler eller anvende sin Indflydelse paa at skaffe dem Støtte fra Staten eller fra anden Kant, tror jeg, at det vilde bidrage meget til at afhjælpe Manglen paa Søfolk. For øvrigt skal jeg bemærke, at der hos mig aldrig har været nogen Mangel paa Dreng, der vilde til Søs, men at det derimod har knebet med at skaffe Hyre til dem; særlig sidste Aar har det næsten ikke været muligt at faa dem anbragt.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Saa vidt jeg forstod Hr. Konsul Lund, var det hans Mening, at vi burde have lettere Eksaminer, og at Aarsagen til, at vi manglede Dæksofficerer, var den, at Eksaminerne var for svære. Efter min Opfattelse er dette ikke rigtigt. Grunden til Manglen er den, at der nu er færre, der gaar til Søs, end tidligere, men det beror ikke paa, at Eksaminerne er for svære. Hvad der væsentligt har bidraget til, at der er opstaaet Mangel paa Styrmand til Sejlskibe, er, at der i de sidste Aar ikke er blevet fabrikeret — om jeg maa bruge det Udtryk — saa mange Styrmand, som der tiltrængtes til den Dampskibsflaade, som i den senere Tid er blevet bygget i Danmark. Det er jo indlysende, at et saa voldsomt Opaving i Bygningen af Dampskibe vil medføre Mangel paa Styrmand. Hvad Eksaminerne angaar, tror jeg ikke, at de, der foreslaas af Flertallet i Kommissionen om Navigationsvæsnets Ordning, vil lægge Hindringer i Vejen for,

at Folk gaar til Søs. Jeg skal tillade mig at fremhæve nogle Punkter af Flertallets Forslag. Fiske-skipperprøven vil give Rettighed til at sejle som Styrmand i længere Fart end efter den nuværende Ordning. Styrmandseksamen, der er beregnet til at kunne tages paa c. 12 Maaneder, er ikke blevet nævneværdigt vanskeligere. Der fordres omtrent det samme som nu. Der er skaaret en Del bort paa det teoretiske Omraade, medens der for de praktiske Fags Omraade er tillagt en Del. Det er ligeledes foreslaaet af Flertallet, at den, der har bestaaet Styrmandseksamen, har Ret til at føre Skib af en hvilken som helst Størrelse i evropæisk Fart. Naar vi ikke kan faa Søfolk nok, tror jeg, at det for en væsentlig Del skyldes den Omstændighed, at den almindelige Velstand her til Lands er steget. Søfart lønner sig for lidt, det er noget, som Folk derfor ikke vil befatte sig med. Ganske vist er Lønnen baade for Dæks-officerer og Mandskab steget, men jeg skal indrømme, at den muligvis ikke er steget saa meget som Lønnen i adskillige Erhverv paa Landjorden. Spørger man imidlertid, om Søfarten under de nuværende Forhold kan betale højere Lønninger, maa der sikkert svares Nej. En Sammenligning mellem Lønningerne her til Lands og de tilsvarende Lønninger i vore Nabolande vil ogsaa vise, at vore er de højeste.

Jeg ser som sagt ikke, at Kommissionsflertallets Forslag vil kunne bidrage til at hindre Folk i at gaa til Søs. Hvis vi gjorde vore Eksaminer lettere nu, hvor man netop i Udlandet skærper Fordringerne, vilde det skade Danmarks Anseelse paa Søn. Baade i Sverige og Norge er der Forslag fremme om en Skærpelse af Eksaminerne, og i Norge bliver det fremkomne Forslag endog kritiseret, fordi man finder, at Fordringerne er for smaa.

Konsul C. P. Lund: Jeg tvivler paa, at Sømmandsskoler skulde kunne hjælpe saa meget, som Skibsereder Clausen mener. De Folk, der har Raad til at betale, kan komme paa disse Skoler, men desværre, de fleste, der gaar til Søs, har ikke Raad til at betale, og at Staten vilde være villig til at betale det hele, tvivler jeg meget paa.

Til Mægler Hansen skal jeg bemærke, at det paa ingen Maade har været min Mening at støde ham . . . (Mægler Hansen: Jeg har ikke følt mig stødt) . . . saa hvis han har opfattet det paa den Maade, gør jeg ham min Undskyldning. Men jeg finder, at den Oplysning, Hr. Hansen gav os, var meget vag. Han siger, at der gaar ikke saa mange til Søs nu, men tillige, at der ikke er Udsigt til, at der skal blive Mangel paa Navigatører; der synes mig at være nogen Modsigelse heri. Jeg holder mig til Fakta. Medens Forberedelsen til almindelig Styrmandseksamen nu tager 12 Maaneder, vil den efter den foreslaaede Ordning tage 15 Maaneder; det er en Forøgelse af 3 Maaneder, hvilket ikke spiller saa lille en Rolle.

Hensigten med mine Ord har kun været at advare mod at lægge Hindringer i Vejen for Tilgangen til disse Eksaminer, for at vi ikke en skønne Dag skal komme til at mangle Styrmand. Vore Navigatører har ikke for mange Kundskaber, det indrømmer jeg, tværtimod, men som Forholdene nu for Tiden er, gaar det ikke an at forlange mere og derved standse Tilgangen.

Dirigenten: Ligesom Hr. Mægler Hansen har jeg haft den Ære at sidde i den omtalte Kommission. Jeg har der haft den — jeg vil ikke sige: Vanskæbne, men — Lod at høre til Mindretallet. Jeg skal ikke her indlade mig paa nogen som helst Redegørelse for min Stilling, men jeg tror, at enhver, der vil gennemløse Betænkningen, som jo let kan skaffes til Veje, vil finde, at Mindretallet overalt har gjort klart Rede for de Grunde, der har bestemt dets Stilling. Ogsaa jeg mener, at Flertallets Fordringer strækker sig saa langt ud over de

passende Grænser, at de vil være hæmmende for Skibsfarten. Der er et Hensyn, der for mig har været meget bestemmende, nemlig det, at jeg hverken vil eller kan se det berettigede i at hindre de Folk, der har valgt deres Virksomhed paa Søen, i at gaa over fra den ene Virksomhedsgren til den anden. Vi maa være enige om, at det er vor Dampskibsflaade, der har Fremtiden for sig, men af stor Betydning for dens Udvikling er det, at de Folk, der har faaet deres Uddannelse om Bord i Sejlskibene, faar let ved at gaa over i Dampskibstjenesten. Jeg tror at turde sige, at vore Dampskibsredere bør sige Tak for hver Mand, som efter at have faaet sin Uddannelse i Sejlskibene, gaar over i Dampskibstjenesten. Flertallets Standpunkt staar for mig som læggende Hindringer i Vejen for denne Træden over fra den ene Virksomhed til den anden. Det er en af Aarsagerne til, at jeg ikke har kunnet gaa med til Flertallets Forslag. Jeg har heller ikke kunnet følge Flertallet med Hensyn til Overgang til Statskoler, hvorved vi Lærere jo vilde være kommet paa fast Løn, sandsynligvis betydeligt højere Løn end nu, og hvorved vi vilde have faaet et sandsynligvis meget ringere, i alt Fald et meget behageligere Arbejde. Her har jeg selvfølgelig følt mig bundet af Hensynet til, hvad jeg anser for at være til Søfartens Tarv, og ikke af Hensynet til, hvad der vilde bekomme mig selv bedst.

Mægler H. A. Hansen: Dirigenten udtalte, at det ikke var hans Mening at inkludere sig paa nogen Forklaring af sin Stilling i Kommissionen, men naar han umiddelbart derefter sagde, at Flertallet efter hans Opfattelse gik ud over de passende Grænser, véd jeg ikke rettere end at betegne dette som et ligefremt Angreb paa os. Det er mere end at forklare sit eget Standpunkt. Hvis d'Herrer sammenligner Flertallets og Mindretallets Indstillinger, vil De sikkert finde, at Flertallet slet ikke stiller upassende Fordringer eller gaar ud over de passende Grænser. Nej, Flertallet har holdt sig til den Tankegang, at Rettigheder følger med Pligter, men at Pligter følger ogsaa med Rettigheder. Jeg vil anbefale d'Herrer at gennemlæse begge Indstillingerne, saa vil De selv kunne dømmes.

Dirigenten: Den sidste Bemærkning kan jeg give min fuldeste Tilslutning. Ogsaa jeg vil anbefale samtlige d'Herrer, der interesserer sig for Sagen, at skaffe sig Kommissionens Betænkning og gennemlæse begge Indstillingerne.

Inden Forhandlingen om denne Sag slutter, finder jeg Anledning til at udtale, at jeg mener, vi skylder d'Herrer, som saa resolut har grebet ind paa det Tidspunkt, da Situationen var kritisk, en Tak for det Arbejde, de har udrettet. (Hør! Hør!).

Det næste Afsnit af Aarsberetningen, som angik Omordning af Udenrigsministeriet m. m., ansaas blot som værende til Efterretning for Foreningens Medlemmer.

Sefolks Ulykkesforsikring.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Som de Herrer ser af Dagsordenen, foreligger der et Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe om at søge udvirket, at Præmiebetalingen udsættes til et noget senere Tidspunkt. I Følge Foreningens Love skal Grundpræmierne jo indbetales i Januar Maaned. Angaaende dette Spørgsmaal har jeg korresponderet med Direktør Drechsel, og Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse har drøftet Spørgsmaalet i Gaar; vi kan ikke se rettere, end at det nuværende Forhold maa staa ved Magt endnu et Aar. Da Bestemmelsen om Tidspunktet for Indbetalingen er fastsat ved Foreningens Love, lader det sig jo kun forandre ved en Lovændring, der først vil kunne finde Sted, naar

Lovene skal revideres i Efteraaret 1908. Jeg kan iøvrigt ikke se, at der er saa stor Vanskelighed ved at indbetale i Januar. Hvis nogen Reder skulde ønske at lægge sit Skib hen for at sælge det og derfor vilde finde, at det var meningsløst, at han skulde betale Præmie i Januar Maaned, kan han jo i det forudgaaende Aars Oktober Maaned opsige Policen, og hvis han siden hen alligevel lader Skibet gaa i Fart, kan han melde det ind paa ny. Paa den Maade kan han undgaa at betale Præmie, før Skibet gaar i Fart. Men selv om han indbetaler Præmien i Januar, medens Skibet først kommer i Fart i Marts — eller endog først i April saaledes som i Aar — saa drejer det sig dog kun om Renterne af de indbetalte Penge. De Herrer maa endda huske paa at Skibsføreren faktisk er forsikret hele Aaret igennem. Jeg véd godt, at det fremgaar ikke af alle Forhøringslisterne, at Skibsføreren er opført som værende i Fart fra 1. Januar til 31. December, men Loven siger, at Skibsføreren er forsikret — altsaa for Skader, som sker om Bord — ogsaa under Skibets Oplægning, og selvfølgelig maa der da betales Præmie for ham. Forsikringselskabets Risiko for Kaptajnens Vedkommende begynder jo d. 1. Januar. Er det i Grunden for meget forlangt, at Præmien skal indbetales i Januar, og kan det egentlig hjælpe synderligt, at Betalingen udsættes til en senere Termin f. Eks. Maj eller Juni? Hvis de Herrer alligevel mener, at det kunde være til Gavn, at Terminen udsættes, saa kunde Spørgsmaalet jo alligevel tages op til Overvejelse, inden Revisionen i 1908 finder Sted.

Dirigenten: Som de Herrer vil se, omfatter denne Sag baade det paagældende Afsnit i Aarsberetningen og Punkt 9 paa Dagsordenen, nemlig: Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe om at søge udvirket, at Præmiebetalingen til „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ fastsættes til et noget senere Tidspunkt end nu.

Jeg vil tillade mig at spørge, om Afdelingen for mindre Skibe, der har bragt Spørgsmaalet frem, mener at kunne være tilfreds med, at det henstilles til Bestyrelsen at tage Spørgsmaalet om en senere Betalingstermin under Overvejelse til Lovenes Revision i 1908.

Mægler Nikolaisen, Aarhus: Som Sekretær i Afdelingen for mindre Skibe skal jeg tillade mig at udtale, at Afdelingen kun har ment at henstille, om Præmiebetalingen ikke kunde udsættes til et senere Tidspunkt. Jeg skal meddele Afdelingen, at Bestyrelsen er villig til at tage Spørgsmaalet under Overvejelse.

Det vedtoges at henstille til Bestyrelsen at tage Spørgsmaalet om at søge udvirket, at der fastsættes et senere Tidspunkt for Indbetalingen af Grundpræmierne, under Overvejelse.

Man forbigik foreløbig det næste Afsnit i Aarsberetningen, der angik Statstilsyn med Sejlskibe, da den paagældende Sag var opført som selvstændigt Punkt paa Dagsordenen.

Forhandlingen afbrødes Kl. 11,45 og genoptoges atter Kl. 1.

Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende og Valg af et nyt Medlem i Stedet for afdøde Skibsreder Olaf Petersen.

Dirigenten: Jeg er bemyndiget til at meddele, at de tre efter Tur fratrædende Medlemmer, Konsul Rechnitzer, Konsul Lund og Skibsreder N. J. Olsen er villige til at modtage Genvalg. Jeg mener, at det Arbejde, de har gjort for Foreningen, er af en saadan Art, at det vilde være naturligt, om Generalforsamlingen genvalgte de tre Herrer med Akklamation (Hør! Hør!).

Forsamlingen sluttede sig til Dirigentens Udtalelse ved at rejse sig, hvorefter Formanden takkede for den Tillid, der ved Genvalget var vist de tre Medlemmer.

Efter Forslag af Kredsstyrelsen for Ærø Kreds valgtes Skibsreder I. C. Carlsen til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for afdøde Skibsreder Olaf Petersen.

Skibsreder I. C. Carlsen takkede for Valget.

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1907.

Revisorerne, de Herrer Skibsreder Harbye, Fanø, og Skibsmægler Sophus Hansen, Thursø, genvalgte enstemmigt.

Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1908.

Efter en kortvarig Forhandling, hvorunder Formanden oplyste, at der fra et Medlem af Kolding Kredsaftelings Bestyrelse var fremkommen Anmodning om at lade næste Aars Generalforsamling afholde i Kolding, men at der ikke forelaa nogen skriftlig Begæring derom, vedtoges det paa Forslag af Bestyrelsen at afholde næste Aars Generalforsamling i Svendborg.

Havnefoged Møller: Den store Interesse, som vi i Svendborg Kreds nærer for Foreningen, gør, at vi meget ønsker, at Generalforsamlingen afholdes der. Jeg beder de Herrer være forvisset om, at De alle vil være hjertelig velkomne i Svendborg.

Forhandling angaaende en eventuel Lov om Tilsyn m. m. med Sejlskibe.

Formanden: Af Aarsberetningen vil de Herrer have erfaret, at Underdirektør ved Orlogsværftet Rasmussen til Ministeriet har fremsendt et Forslag om Nedsættelse af en Kommission bestaaende bl. a. af Repræsentanter for Sejlskibsrederne, Sejlskibsførerne og Sejlskibsbyggerne til at udarbejde et Forslag til Lov om Tilsyn med Sejlskibe. Paa Fællesrepræsentationens Henvendelse til os angaaende denne Sag har Bestyrelsen svaret, at man ikke skønner det nødvendigt at faa et saadant Statstilsyn, da de eksisterende Sæssuranceselskaber fører ret skarpt Tilsyn med de Skibe, de overtager Risikoen for. Efter at dette Svar var passeret den sædvanlige Vej til Ministeriet, er der fremkommen en ny Erklæring fra Underdirektør Rasmussen, som gaar ud paa, at Tilsynet væsentligt kun skulde omfatte Kompasser, Skibsllys, Baade og Redningsmidler, og i ikke klassificerede Jernsejlskibe selve Skroget med Ror og Skodder, samt at dette Tilsyn skulde ordnes saaledes, at det i hver Havn udøvedes af en enkelt søkyndig Mand, hvorhos det betegnes som retfærdigt, at Skibsfarten fritages for at betale det Offentliges Tilsyn med Skibene.

Spørgsmaalet bliver altsaa, om Generalforsamlingen mener, at det er betimeligt, at der af Staten øves et saadant Tilsyn med Sejlskibene, et Tilsyn, der altsaa skulde omfatte Kompasser, Lanterner, Baade og Redningsmidler; vi kan jo se bort fra Tilsynet med de ikke klassificerede Jernskibe, paa disse Egne er der jo ingen Jernsejlskibe, som ikke er klassificeret, og det samme gælder vist for Fanøs Vedkommende. Fordringerne er jo ikke særlig store, naar Tilsynet blot kommer til at angaa de nævnte Ting. I denne Forbindelse er det værd at nævne et Forlis, der indtraf for nogen Tid siden. Jeg tænker paa den Skonnert, som forliste ved Rio Grande. Havde den været forsynet med Redningskranse, var vel hele Besætningen bleven reddet.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Da den første Forespørgsel kom fra Ministeriet, var der jo kun Tale

om et Tilsyn i al Almindelighed; der var ingen Grænse trukket for, hvilke Dele af Skibet Tilsynet skulde omfatte. Vi fandt det noget vilkaarligt, at vi skulde udsættes for et saadant Tilsyn med vore Skibe, som vi mente var i fuldstændig god Orden. Bestyrelsens Svar gik da ud paa, at man ikke fandt et Tilsyn fra det Offentliges Side nødvendigt. Derefter kom der en ny Skrivelse fra Underdirektør Rasmussen, hvori der angaves bestemte Ting, som Tilsynet skulde omfatte, nemlig de af Formanden nys nævnte. Der er vist adskillige, der vil synes, at disse beskedne Fordringer kan man vanskeligt stille sig afvisende overfor. Ministeriet har det jo i sin Magt at komme med et Tvangsbud og sige: Nu skal I have Tilsyn, og saa kommer Tilsynet maaske til at angaa mere end det her nævnte. Maaske det derfor var klogere, om vi, i Stedet for at stille os ganske afvisende, svarede, at selv om vi ikke kan indrømme, at der trænges til Statstilsyn, kan vi alligevel gaa med til et Tilsyn i det Omfang, som der er foreslaet i Underdirektør Rasmussens sidste Skrivelse. Den Mand, som holder sit Skib i god Orden, behøver ikke at frygte Tilsynet, og er der nogen, der sløjer af, har han godt af Tilsynet. Saa vidt jeg véd, er det ogsaa Bestyrelsens Mening, at man kunde gaa ind paa et saadant Tilsyn. Det vilde jo ikke skade os; vi véd, at vore Skibe er saa godt udrustet, som de kan være — jeg vil dog ikke sige, hvad Redningsbøjer angaar, for det tror jeg ikke, at alle vore Skibe er tilstrækkeligt forsynet med. Jeg vil altsaa anbefale, at vi ikke gaar imod Ministeriet. Vi maa hellere tage dette Tilsyn, saa slipper vi maaske for noget, der er værre.

Skibsbygmester L. J. Bager: Jeg kan paa Ærø Kredsaftelings Vegne fuldt ud slutte mig til det af Mægler Hansen anbefalede.

Havnefoged Møller: Naar denne Sag er bleven opført som et særligt Punkt paa Dagsordenen, er det jo, fordi Fyns og Ærø's Kredsaftelinger har anset Sagen for at være af stor Vigtighed for Skibsfarten. Der er Fare for, at der ad denne Vej vil blive lagt et Tryk paa vor Skibsfart, som allerede er saa haardt trykket. Hovedsagen forekommer mig at være det, at Regeringens Forespørgsel i sin Tid gik ud paa, om man ansaa Nedsættelsen af en Kommission til Udarbejdelse af en Lov om Tilsyn med Sejlskibe for nødvendig. Altsaa Spørgsmaalet drejede sig egentlig ikke om, hvilke Ting Tilsynet skulde omfatte, men om det var nødvendigt at nedsætte en Kommission desangaaende. Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse blev der svaret, at man indsa ikke Nødvendigheden heraf. Skulde man nu være konsekvent, burde man naturligvis sige: Forholdene nu er de samme som den Gang, vi behøver ikke noget Tilsyn. Nu har Underdirektør Rasmussen ganske vist senere præciseret, hvilke Ting han mente, at Tilsynet skulde angaa. Det maa man meget paaskønne. Men det er jo ikke afgjort, at en Kommission vilde holde sig til at udarbejde en Lov om Tilsyn med disse Ting. Hvis man var sikker paa det, kunde man ganske vist se med mildere Øjne paa Kommissionens Nedsættelse. Man maa tage de Konsekvenser i Betragtning, som Nedsættelsen af en saadan Kommission kan føre med sig. Det er derfor efter min Mening nødvendigt, at man tænker nøje over, hvad det vil sige at give Regeringens Forslag Tilslutning.

Jeg finder, at det eneste, Generalforsamlingen kan udtale, er, at man ser paa Sagen med mildere Øje, for saa vidt man kan gaa ud fra, at Kommissionen kun vil beskæftige sig med Etableringen af et Tilsyn med de nævnte Ting. Jeg beder Forsamlingen tænke nøje over Sagen, førend den tager Standpunkt dertil. Da vi anmodede Bestyrelsen om at sætte Sagen paa Dagsordenen, var det ogsaa til Dels, fordi vi antog, at Bestyrelsen saa vilde faa et ganske anderledes korrekt Indtryk af de

Tanker, der gør sig gældende indenfor Foreningens Rækker om denne Sag, end den vilde faa ved en Udtalelse fra de enkelte Kredsstyrelser. Jeg vil derfor bede de Herrer fra de andre Kredse hver især at udtale sig nærmere om Spørgsmaalet, førend man tager Stilling dertil.

Mægler A. Hansen: Naar jeg mener, at vi ikke skal modsætte os Underdirektørens Forslag, er det selvfølgelig, fordi jeg gaar ud fra, at der ikke vil blive Tale om Tilsyn med andet end det, der er nævnt i Underdirektør Rasmussens sidste Skrivelse. Det er ikke min Mening, at vi skulde kunne billige et mere omfattende Tilsyn. Naar han udtrykkelig har udtalt, at det er de og de Ting, han mener, der skal være Tilsyn med, og at han mener, at Staten skal afholde Udgifterne, gaar jeg ud fra, at den Kommission, der bliver nedsat, vil holde sig indenfor disse Rammer, og gør den det, tror jeg ikke, man vil kunne have noget imod dette Tilsyn.

Havnefoged Møller: Sagen ligger for saaledes: Hvorvidt kan man billige, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse indstiller til Fællesrepræsentationen, at Foreningen godt kan gaa med til, at der nedsættes en Kommission, der skal udarbejde Forslag til Lov om Tilsyn med Sejlskibe.

Mægler A. Hansen: Naturligvis vilde jeg helst, at det blev slaaet fast, at det Tilsyn, Kommissionen skal udarbejde Forslag om, kun skal omfatte de nævnte Ting, og ligeledes, at Staten skal afholde Udgifterne ved Tilsynet. Naar det blev slaaet fast, mener jeg ikke, der er Grund til at modsætte sig Tilsynet. Naar en Mand har daarlige Lanterner eller Baade, er det ikke for meget forlangt, at han skal skaffe sig bedre. Men selvfølgelig er vort principale Standpunkt det, at vi ikke finder noget Tilsyn nødvendigt. Vi bør betone, at skønt vi ikke finder noget Tilsyn fornødent, kan vi gaa med til et Tilsyn indenfor de Grænser, der er betegnet ved Underdirektør Rasmussens sidste Forslag.

Formanden: Jeg tror egentlig ikke, at der vil blive Tale om Nedsættelse af en Kommission, hvis man imødekommer Kravet om et Tilsyn, saaledes som dette fremtræder i Underdirektør Rasmussens sidste Forslag, der gaar ud paa, at Tilsynet kun skal omfatte Kompasser, Skibsllys, Baade og Redningsmidler o. s. v. Man kan jo sikkert gaa ud fra, at Underdirektørens Forslag er fremkommet efter Forhandling med Ministeriet; ellers vilde han næppe have beskæftiget sig dermed. Men for det Tilfælde, at der alligevel skulde blive nedsat en Kommission, har vi udtrykkelig fremhævet i de vekslede Skrivelser, at man i saa Fald meget maatte anbefale, at der i Kommissionen indsattes Mænd, som kunde repræsentere Sejlskibsfarten, og det vilde da være de paagældendes Opgave at præcisere, hvilket Tilsyn man vilde kunne gaa med til, nemlig Tilsyn med de nævnte 4—5 Ting.

Skibsreder Christiansen, Thurø: Jeg kan ikke indrømme, at det skulde være nødvendigt at have Stats-tilsyn med vore Skibes Baade, Lanterner o. s. v. Assuranceforeningerne i Svendborg Kreds og vistnok ogsaa i Ærø Kreds fører jo saa skarpt Tilsyn med Skibene, at det maa være tilstrækkeligt. Saa vidt jeg véd, blev der paa Generalforsamlingen i Svendborg vedtaget at paalægge Skibene ekstra Udgifter til Lanterner. Man skulde have to Sæt Lanterner, begge Sæt med Certifikat. Skibe, der havde to Sæt Lanterner, hvoraf kun det ene havde Certifikat, blev det paalagt ogsaa at skaffe sig Certifikat for det andet Sæt.

Desuden er der Betalingsspørgsmaalet. Hvis vi samtykker i, at der indrettes et saadant Tilsyn, og Regeringen saa siger, at Staten ikke vil betale Udgifterne, hvem skal da betale dem? Naar vi først har samtykket i Tilsynet, kan vi ikke trække os tilbage. Jeg kan

ganske slutte mig til Havnefoged Møllers Udtalelse, at vi maa overtænke Sagen nøje, førend vi tager Beslutning.

Skibsreder Jensen, Ærøskjøbing: Vore Baade er jo under Assuranceforeningernes Tilsyn, der finder Sted en Gang om Aaret, og vore Lanterner maa vi ikke bruge, før de er billiget af Prøvekammeret i København, saa jeg finder ikke, at dette Statstilsyn er nødvendigt. Jeg er desuden bange for, at der ligger noget bagved, nemlig det, at man i det hele taget vil have Sejlskibene under Statstilsyn. Jeg tror derfor, at vi skal være meget varsomme med at gøre Indrømmelser. Vi véd ikke, hvorhen det kan føre. Hvert Aar bliver der paalagt Rederierne flere og flere Byrder, og Sejlskibsfarten kan ikke taale det.

Mægler Nicolaisen, Aarhus: Jeg tør paa den mindre Afdelings Vegne udtale, at der i denne er meget stærk Stemning mod Nedsættelsen af den omtalte Kommission. Vi har opfattet Sagen saaledes, at det ikke er Ministeriet, der har søgt Underdirektøren, men ham, der fra først af har rejst Sagen, og Afdelingens Medlemmer har ikke kunnet finde ud af, hvor denne Kærlighed fra Underdirektørens Side pludselig kommer fra. Medlemmerne formener, at Assuranceforeningernes Tilsyn med de mindre Skibe er saa effektivt, som det kan forlanges.

I Forslaget staar der jo, at Tilsynet vil kunne føres af en søkyndig Mand i hver enkelt Havn, og at det vil koste et Par Kroner, men der staar ikke, hvem der skal betale, og heller ikke, hvorledes vedkommende Tilsynsørende skal udnævnes. Endvidere staar der, at Tilsynet „i det væsentlige“ kun skal omfatte Kompasser o. s. v., men der er altsaa ogsaa noget mere, der er ogsaa noget mindre væsentligt. Man véd ikke, hvorvidt Kommissionen vil gaa; man véd ikke, hvorledes Grænserne for dens Opgave bliver trukket, eller hvem der kommer til at sidde i den. Og selv om vi virkelig fik Adgang til at sætte Medlemmer ind i den, gav det os ingen Garanti. Vi har sørgelige Erfaringer fra Kommissionen angaaende Lodsvæsnet. Vi satte en udmærket Mand ind i den, og han bragte gode Bestemmelser ind i Forslaget, men der blev ikke taget Hensyn dertil, og man raadførte sig end ikke med ham ved den endelige Udarbejdelse af Forslaget.

Mægler A. Hansen: Det af Skibsreder Christiansen omtalte Forslag paa Generalforsamlingen i Svendborg i Foraaret blev ikke fremsat af Bestyrelsen, men jeg billigede det ganske. Det er jo dog uforsvarligt af en Skibsfører at sejle med Lanterner, som ikke fyldestgør Lovens Bestemmelser. Jeg vil spørge d'Herrer, hvor vil i saa Tilfælde Ansvar for en stedfunden Kollision komme til at ligge. Jeg fremhævede paa Generalforsamlingen som en Fordel ved at have Certifikat for Lanterne, at Certifikatet kan ikke omstødes, selv om Lanterne er borte. Men er de borte, og har man ikke haft Certifikat for dem, saa kan der rejses berettiget Tvivl, om hvorvidt Lanterne har været fyldestgørende, og det kan maaske komme Assurandørerne meget dyrt til at staa. Det er i vor egen Interesse at have Sagerne om Bord i Orden.

Jeg hører nu, at det her i Marstal — maaske allerede for flere Aar siden — er fastslaaet, at man skal have Certifikat for Lanterne. Er det ikke rigtigt? (Stemmer: Jo.) D'Herrer har altsaa været forud for os i Svendborg, men nu er vi ogsaa kommet saa vidt. I Svendborg Kreds efterser Tilsynet Skibene hvert 3dje Aar; maaske det er for sjældent, her i Marstal sker det jo hvert Aar. Dette Tilsyn er nødvendigt. Vi har i vor Kreds haft Tilfælde — dog heldigvis kun faa — hvor vi har maattet give meget strænge Paalæg overfor Skibsførere, som enten slet ingen Baade havde eller havde ubrugelige Baade. I et enkelt Tilfælde maatte vi skrive til

Vedkommende: Du maa paa ingen Maade passere Helsingør, før Du har Baade af den og den Størrelse.

At Afdelingen for mindre Skibe er imod Statstilsyn, kan jeg forstaa, for der er meget, som er i en sørgelig Forfatning i de mindre Skibe. Som Mægler har jeg ofte haft Lejlighed til at se det. Jeg tror, at der nok kunde trænges til et Tilsyn særlig med de mindre Skibe, og naar Tilsynet kun kommer til at omfatte de nævnte Ting, og Staten betaler Udgifterne, ser jeg ikke, det kan skade os. Naturligvis ønsker jeg ikke en Kommission nedsat desangaaende. Men jeg er bange for, at hvis vi slet ikke vil gøre Indrømmelser, kommer man en skønne Dag og siger: Nu skal I have det og det Tilsyn, og saa faar vi maaske noget, der er meget værre end det foreslaaede.

Dirigenten: Det forekommer mig i Grunden ikke, at Uoverensstemmelserne mellem de forskellige Meninger er saa overvældende store. Der synes ikke at være den fjærneste Tvivl om, at alle d'Herrer, der har udtalt sig, er fuldstændig enige om, at Bestyrelsen har gjort ret i at fraraade Nedsættelsen af Kommissionen men samtidig henstille, at hvis der blev nedsat en Kommission, maatte Skibsfartens Interesser blive repræsenteret paa værdig Maade i den. Det synes mig, at Forsamlingen meget godt kunde udtale Tilslutning til det Standpunkt, Bestyrelsen her har indtaget. Kunde det ikke foregaa paa den Maade, at Forsamlingen vedtog en Udtalelse, der lød saaledes: „Generalforsamlingen erklærer sig i Overensstemmelse med Bestyrelsen, da denne fraraadede Nedsættelsen af en Kommission som den paatænkte, men henstillede, at de Interesser, som er knyttet til Sejlskibsfarten blev fyldestgørende repræsenteret i Kommissionen, saafremt denne alligevel maatte blive nedsat.“ Hertil kunde saa føjes en Udtalelse, der f. Eks. lød saaledes: „Endskønt Generalforsamlingen ikke kan erkende Nødvendigheden af det foreslaaede Tilsyn med Kompasser osv., finder den dog ikke absolut Grund til at modsætte sig dette Tilsyn, naar Tilsynet indskrænkes hertil, og Skibsfarten fritages for Udgifter herved, og bemyndiger Bestyrelsen til at erklære sig overensstemmende hermed.“

Var der i Grunden dermed sagt andet, end hvad der vil være nødvendigt, for saa vidt man vil gaa ud fra, at Kommissionen bliver nedsat, enten vi siger Ja eller Nej. Ved at sige Nej risikerer vi, at Sejlskibereederi-Foreningen ingen Repræsentant faar i Kommissionen, og det vilde dog være et magert Resultat.

Skibsreder Jensen, Ærøskjøbing: Kunde Assuranceforeningerne ikke lade deres Tilsynsmænd paase, at der fandtes tilstrækkelige Redningsbølter om Bord? Det er der jo ikke Tilsyn med. Ulejligheden derved vilde være meget ringe.

Mægler H. A. Hansen, Thnrø: Da der kun er fremkommet Udtalelser fra Repræsentanter for Ærø og Fyns Kreds og Afdelingen for mindre Skibe, mener jeg dog at burde gøre opmærksom paa, at Danmarks Sejlskibsflaade omfatter langt flere Redere end dem, der er repræsenteret her, og disse andre maa der ogsaa tages Hensyn til.

I øvrigt skal jeg bemærke, at det forekommer mig, at naar man ser uden for sin egen Dør, kan man ikke undgaa at lægge Mærke til, at Indførelsen af Kontrol er i stærk Fremadskriden baade paa Land og til Søs. Som bekendt er der for Dampskibene ved Lov foreskrevet meget strænge Kontrolbestemmelser. Det nytter ikke, at vi vil modsætte os disse meget læmpelige Fordringer. Hvad dette Tilsyn senere kan udarte til, ved vi ganske vist ikke, men vi ved, at som Skibsredere er det vor absolute Pligt at holde de nævnte Apparater i god Orden. Det skader ikke, at der kommer nogen Kontrol, selv om jeg ikke tror, at det tiltrænges i Al-

mindelighed. Hvad Kontrol med Lanterner angaar, har vi jo i Øjeblikket kun én Prøveanstalt, nemlig den paa Orlogsværftet. Der har ved tidligere Lejligheder været udtalt, at der burde være saadanne Prøveanstalter ved de store Sejlskibscentrer; det vilde simplificere Sagen meget. I England og Skotland har man saa at sige i hver Havn en Repræsentant for „Board of Trade“ til at foretage disse Undersøgelser. Noget tilsvarende vilde vi vel efter Forslaget faa her. Jeg vil meget anbefale, at vi med den Reservation, at vi ikke finder Tilsynet nødvendigt, indvilger i et Tilsyn som det af Underdirektøren sidst foreslaaede, idet vi samtidig henstiller, at Sejlskibereederi-Foreningen faar en tilfredsstillende Indflydelse paa Kommissionens Sættelse, hvis der overhovedet bliver nedsat en Kommission. Jeg kan altsaa anbefale Vedtagelsen af den foreslaaede Resolution.

Havnefoged Møller: Hvad jeg har anset for Hovedsagen ved denne Forhandling, var, at der fremkom en Erklæring om, hvorvidt Dansk Sejlskibereederi-Forening fandt, at der behøvedes et Statstilsyn med Sejlskibe, og naar jeg har taget Ordet angaaende denne Sag, er det særlig, fordi jeg anser det for at være af Vigtighed, at der kom en Diskussion i Gang, saa at Bestyrelsen kunde faa et Indtryk af, hvilke Meninger der gør sig gældende i Foreningen m. H. t. dette Spørgsmaal, og saaledes at det ene Medlem af Foreningen ikke bag efter kunde sige til det andet: Vi har handlet overilet, da vi gik med til dette.

I øvrigt skal jeg paa Fyns Kredsafdelings Vegne bemærke, at man anser en Byrde som den, der vil blive paalagt Skibene ved et Statstilsyn med Kompasser, Baade, Redningsmidler osv., som i Reglen værende uden Betydning. Jeg kan derfor anbefale, at vi udtaler, at vi ser med mildere Øjne paa Indførelsen af et Statstilsyn, naar dette kun kommer til at omfatte de i Underdirektørens sidste Forslag nævnte Ting.

Dirigenten: Saa forekommer det mig, at vi er kommet til det Punkt, som Forslaget til Resolution sigter paa, nemlig at udtale, at Generalforsamlingen fuldstændig billiger Bestyrelsens Erklæring, da denne fraraadede Nedsættelsen af en Kommission men henstillede, at Sejlskibsfarten blev repræsenteret i den, saafremt den alligevel blev nedsat, og at Generalforsamlingen endvidere ikke finder, der er Grund til at modsætte sig et Tilsyn omfattende de nævnte Ting, endskønt den ikke finder et saadant Tilsyn nødvendigt.

Følgende Resolution vedtoges derefter enstemmig:

„Generalforsamlingen erklærer sig i Overensstemmelse med Bestyrelsen, da denne fraraadede Nedsættelsen af en Kommission til Udarbejdelse af Forslag til Lov om Tilsyn med Sejlskibe men henstillede, at de Interesser, der knyttede sig til Skibsfarten bliver fyldestgørende repræsenteret i Kommissionen, saafremt denne alligevel maatte blive nedsat.

Endskønt Generalforsamlingen ikke kan erkende Nødvendigheden af Statstilsyn med Kompasser, Skibsllys, Baade og Redningsmidler i Sejlskibe, og i ikke klassificerede Jernsejlskibe: Skibskroget med Ror og Skodder, finder den dog ikke absolut Grund til at modsætte sig dette Tilsyn, naar Tilsynet indskrænkes hertil, og Skibsfarten fritages for Udgifter derved, og bemyndiger Bestyrelsen til at erklære sig overensstemmende hermed.“

Sammenslutning angaaende Minimums-Fragtrater m. m.

Mægler Sophus Hansen, Thnrø: Da vi i September Maaned i Fjor dannede Nordevropæisk Sejlskibereeder-Forbund, var det med store Forhaabninger, idet vi mente at kunne imødesee Tider, hvor der vilde være meget at transportere. Vi er blevet skuffet heri. I mange Aar har der ikke været saa lidt at transportere

som i Aar. Den strænge Vinter har gjort, at de Lande, til hvilke vi plejer at transportere Is, selv har kunnet forsyne sig dermed. Hvad andre Varer angaar, har der ganske vist været Varer nok at transportere, men Køber og Sælger har ikke villet komme hinanden i Møde; der er saa stor Prisafstand imellem dem, at der ikke er blevet mange Varer at transportere.

Naar Forbundet trods Vanskelighederne har hævdet sig, som det har, er det al Ære værd. At Skibene har maattet ligge stille, er jo ikke Minimalraternes Skyld men beror paa, at der ikke har været noget at sejle med. For vort Vedkommende er Minimalraterne blevet overholdt smukt, vi har kun sluttet 3 Fragter under Raterne af Nød og Trang. Jeg har hørt Tale om, at der skulde ske Udtrædelse af Forbundet, men det er noget, jeg ikke kan tro. Jeg kan ikke tro, at nogen besindig Reder paa dette Tidspunkt vilde melde sig ud af det, thi skulde det ske i større Omfang, maa vi være klar over, at det er noget, vi aldrig vil forvinde, og som vi ikke kan være bekendt. Det er jo en Selvfølge, at man ikke straks kan skabe noget, der er fuldendt. I enkelte Henseender har vi dog sikkert truffet det rette, men at Bestemmelserne trænger til Revision, er givet, og jeg er overbevist om, at vi med de Erfaringer, vi nu har gjort, vil kunne faa noget godt ud deraf. Jeg skal i denne Forbindelse tillade mig at oplæse en Artikel af „Norges Sjøfartstidende“ med Overskriften: Nordevropæisk Sejlskibsrederforbund. [Artiklen fandtes gengivet i sidste Nr. af „Dansk Søfartstidende“].

Mine Herrer, naar der skrives saadan af Organet for en stor Sejlskibsstats Søfart, saa maa vi, fra hvem Initiativet til Forbundets Dannelse er udgaaet, selvfølgelig ogsaa nu være i første Række til at opretholde det. Men jeg ser med Sorg, at der endnu er Redere her paa Ærø, som ikke er Medlemmer af Forbundet. De maa absolut melde sig ind. De kan være overbevist om, at naar vi kommer til rigtig Forstaaelse med de øvrige Landes Redere, som er interesserede i nordevropæisk Sejlskibsfart, vil det nok gaa godt. Nogen egentlig Forhandling kan der jo ikke finde Sted førend ved Forbundets Repræsentantskabsmøde i September i Aar, men jeg mener, at Marstal og Svendborg Kredsaftdelinger allerede nu skulde nedsætte et Udvalg, der skulde revidere Raterne, inden dette Møde med de udenlandske Rederes Repræsentanter finder Sted. Jeg skal desuden bemærke, at det vil være ønskeligt, hvis en fastere Sammenslutning skal opnaas, at de udenlandske Repræsentanter møder med Mandater fra deres Foreninger til at indgaa paa de Betingelser, man maatte blive enig om.

Dirigenten: Jeg har forstaaet det saaledes, at der ikke skulde indledes nogen Diskussion, hvilket jo ligger i Sagens Natur, da det er en helt anden Forening, der har det omtalte Formaal paa sit Program. Jeg vil dog ikke afskære yderligere Udtalelser, men beder de følgende Talere fatte sig saa kort som muligt.

Mægler A. Hansen, Svendborg: Jeg skal ikke indlade mig paa en Drøftelse af, hvorledes Raterne skal være, men vil kun tillade mig at oplæse nogle Linjer af et Cirkulære, jeg for nylig har modtaget fra det bekendte Firma H. E. Moses & Co., Liverpool, et Firma, der ikke befatter sig med Befragtning, men hvis Specialitet det er at købe og sælge Dampskibe. Man kan altsaa sige, at denne Udtalelse stammer fra upartisk Side. Den lyder saaledes: „Vi for vort Vedkommende indser ikke, hvorfor det ikke skulde være paa Tide, at Rederne — stærke som de er — ikke alene bestemt skulde hævde Kravet om Forbedring af Fragtraterne, men tillige søge Forbedring i de skrækkelige Certepartibestemmelser, der eksisterer næsten for alle Farter. Den store Forhøjelse i Arbejdslønnen, Kulprisernes Stigning, der i de fleste Tilfælde andrager 25 %, samt det lange Ophold, der nu maa taales i næsten alle Havne, peger bestemt

paa Nødvendigheden af disse Forholdsregler“, og der sluttes med disse manende Ord: „Hvorfor skal Skibsredere, der raader over saa mange Millioner, vedblivende finde sig i at arbejde med saa ringe Fordel, medens Trafikken tiltager, og Befragterne og andre lever højt paa Redernes Bekostning.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Paa Bestyrelsesmødet i Gaar var der fuldstændig Enighed om, at som Forholdene for Tiden er, gør vi bedst i at holde sammen og støtte Forbundets Arbejde saa meget som muligt. Fragtatespørgsmaalet er jo et meget vanskeligt Spørgsmaal. At vinde frem paa en Gang er umuligt, men det er for tidligt at opgive Ævret. Jeg har undersøgt Forholdene, og saa vidt jeg kan skønne, har Dannelsen af Forbundet gavnet den danske Skibsrederstand.

Skibsreder I. C. Carlsen, Marstal: Ogsaa jeg tror, at Forbundet har gjort Gavn om ikke ved andet saa derved, at vi har holdt os tilbage fra at slutte til lave Fragter. Men det er beklageligt, at der eksisterer saa stor Mistillid mellem Svendborg og Marstal Kredsene. Hvor den stammer fra, er ikke godt at vide, men der gaar Rygter om, at saadan og saadan gør man i Svendborg, man sender Skibe til Norge, naar de ikke har faaet Fragter her og lader dem saa slutte deroppe under Minimalraterne. Det er sørgeligt, at der skal eksistere en saadan Mistillid mellem os, der kun bor et Par Mil fra hverandre. Vi maa se at blive den kvit.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Da Forbundet blev stiftet, var Konjunkturerne gunstige, Fragterne var gode, og der var Udsigt til, at de ikke alene vilde holde sig men endogsaa blive betydeligt bedre. Fra England havde man Udtalelser om, at der skulde importeres store Mængder Træ i 1907, større Partier end der var importeret i en længere Aarrække. Men Priserne paa Træ steg saa meget, at Englænderne foretrak at realisere deres Lagre fremfor at indføre. Dette bevirkede, at der blev mindre Efterspørgsel efter Transport. Af Is blev der ligeledes, som tidligere fremhævet, kun fragtet en ringe Del mod, hvad der var Tilfældet i Fjor, hvor man kunde forsyne hele sin Flaade dermed. Disse og lignende Forhold har selvfølgelig bevirket, at Fragterne gik nedad. Det er imidlertid ikke alene det, der har gjort, at en stor Del Redere har sluttet under Raterne; det skyldes ogsaa for en væsentlig Del den Omstændighed, at der faktisk er Mæglere og navnlig Mæglere i Udlandet, der er vore ivrige Modstandere. Man har i norske Blade kunnet læse om, hvorledes et Firma i England har vildledt Redere i Sverig og Finland og faaet dem til at slutte langt under Raterne. Ogsaa paa anden Maade viser der sig Uvilje mod Forbundet. I det norske Blad „Kysten“ er der i denne Forbindelse f. Eks. bleven skrevet, at Nordmændene skulde ikke være skat skyldige til Danmark. At slikt gør ubodelig Skade, hvad Tilslutningen angaar, siger sig selv. Paa den anden Side ser vi nu, at der fra norsk Side udtales Ønske om, at der maa finde et nærmere Samarbejde Sted mellem de nordiske Landes Redere, at der maa skabes en fastere Sammenslutning. Naar vi blot er enige, maa vi kunne gennemføre vore Fordringer. Det er højst uheldigt, at der er denne Mistillid mellem Svendborg og Marstakredsene, og at der gaar saadanne Rygter som det, der nys blev nævnt. Med Henblik paa dette sidste skal jeg oplyse, at vi paa vort Kontor — og vi slutter ikke de færreste Fragter her i Provinserne — fra den 22. Sept. i Fjor og indtil d. 4. Juli i Aar ikke har sluttet en eneste Fragt under Raterne; selvfølgelig har vi maattet bringe Ofre derfor, men det maatte vi være klar over i Forvejen. Naturligvis har vi ogsaa haft stor Fordel af Sammenslutningen.

Jeg tror, vi gør bedst i allerede nu at se at faa et Samarbejde i Gang ikke alene imellem de to Kredsaftdelinger Fyn og Ærø, men ogsaa med Norge, Sverig

og Tyskland, for at vi kan faa udarbejdet Forslag, der kan forelægges paa Repræsentantskabsmødet i September.

Skibsreder I. C. Carlsen: Naar jeg fremførte det nævnte Rygte, var det netop for at fremkalde en Erklæring om, at det er urigtigt. Jeg selv har ikke troet paa det, jeg har fuldstændig Tillid til Svendborgkredsens Redere. Jeg har selv overholdt Minimalraterne, og jeg tror, det er vor egen Skyld, hvis vi ikke kan gennemføre dem.

Mægler Sophus Hansen: Naar Skibsreder Carlsen har nævnt, at der gik Rygter om, at man i Svendborg havde sluttet under Raterne, skal jeg sige, at de Herrer kan være forvisset om, at vi har faaet Masser af lignende Meddelelser om Marstalredere. Jeg tror, at det bedste Middel til at bortrydde denne indbyrdes Mistillid er, at Marstal melder hele sin Flaade ind i Forbundet, ligesom vi fra Svendborg har gjort.

Dirigenten: Det forekommer mig, at Diskussionen er ved at svæve ind paa en ganske anden Forenings Omraade. Der kan ikke være Tale om paa denne Generalforsamling at nedsætte et Udvalg, der skulde blande sig ind i en anden Forenings Anliggender. Men det er jo muligt, at de tilstedeværende Medlemmer af Nord-europæisk Sejlskibsrederforbunds Styrelse vil tage Varsel af Forhandlingen her og ved passende Lejlighed lade høre fra sig.

Jeg gaar ud fra, at vi kan slutte denne Diskussion, idet Generalforsamlingen tager de meddelte Oplysninger til Efterretning.

Forslag fra Kredsstyrelsen for Øst-Jylland om, at Foreningen skal afholde Rejseudgifter for Kredsstyrelsernes Medlemmer i Anledning af Generalforsamlinger.

Formanden: Jeg skal herom bemærke, at Bestyrelsen i Mødet i Gaar var enig om at foreslaa Generalforsamlingen, at det fremsatte Ønske imødekommes, saaledes at Foreningen fremtidig afholder Rejseudgifterne for et Medlem af hver Kredsstyrelse i Anledning af Foreningens Generalforsamlinger, idet Udgifterne vil blive refunderet efter indgivet Regning. Den samlede Udgift derved antages at ville blive c. 350 Kr. om Aaret. Det udtales i Forslaget fra Vejle Kredsafdeling, at det maaske vil fremme Foreningens Arbejde, at der ved hver Generalforsamling møder Medlemmer af hver enkelt Kredsafdelings Styrelse, hvilket maaske af Hensyn til Udgifterne ikke vilde være Tilfældet, naar Vedkommende selv skal afholde Udgifterne. Der kan maaske være noget rigtigt heri. Jeg skal henstille, at vi imødekommer Forslaget.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Forslag fra Kredsstyrelsen for Fane om Uddannelse af Skibskokke.

Skibsreder P. H. Clausen, Fanø: Som det vil være de fleste tilstedeværende bekendt, har jeg i adskillige Aar drevet en Sømmandsskole for Begyndere paa Fanø. Paa Programmet fra først af var der opført, at der skulde gives tre Maaneders Kursus i almindelige Sømmandsfag, hvorved der bl. a. i seks Uger skulde gives Undervisning i Kogning. Formaålet med Undervisningen var, at Eleven bagefter skulde kunne tage Hyre som Dreng eller Ungmand i større Skibe og som Kok i mindre Skibe, Sejlskibe og større Fiskefartøjer. Den første Del af Programmet — altsaa Undervisning i Sømmandsfag, saaledes at de unge Mennesker havde noget Begreb om Sømmandsvæsen, naar de fik Hyre — har jeg gennemført saa godt som muligt. Men den anden Del

af Programmet, Kogeskoleundervisningen, har jeg ikke været i Stand til at gennemføre, endskønt jeg har ofret meget derpaa, har købt Hus o. s. v. Nogen ganske fast Plan for Undervisningen har jeg ikke kunnet følge, da Eleverne er mødt med højst forskellige Forudsætninger.

Da der nu er Tegn til at ville blive Mangel paa Søfolk, synes jeg, at der her er en Sag, som er af Betydning for Skibsfarten, og jeg tror, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening vilde kunne gøre megen Gavn ved at støtte Sagen. Jeg mener ikke just støtte ved at give direkte Tilskud, men ved at søge at udvirke Støtte fra Staten eller fra private Institutioners Side. Jeg tillader mig at henstille til Generalforsamlingen at anmode Bestyrelsen om at være villig til at søge at fremme Sagen saa meget som muligt.

Formanden: Jeg skal meddele, at Bestyrelsen vil være villig til at søge at skaffe Statstilskud til Sømmandsskolerne. Der gives Statstilskud til Handelsskoler og mange andre Skoler, og det kunde vel være ganske naturligt, at der ogsaa blev givet Statsbidrag til Skoler, hvor man uddannede Folk til Søfartstjeneste. I denne Forbindelse skal jeg oplyse, at der i Kjøbenhavn for Øjeblikket er under Start en Skole for Kokke, ganske vist nærmest til Dampskibstjeneste. Denne Skole vil blive støttet af Dampskibsrestauratørforeningen, som til dette Formaal disponerer over et ret betydeligt Beløb, saadan noget som 20,000 Kr. Marineministeriet har stillet et udrangeret, mindre Skib til Disposition for Foretagendet, og da Ministeriet saaledes allerede har taget noget fat paa denne Sag, har jeg det Haab, at det ogsaa vil kunne lykkes for Sejlskibsfarten at opnaa nogen Hjælp til dette Formaal.

Konsul C. P. Lund: Den Kogeskole, der findes i Rønne, blev startet i Efteraaret 1892 og har siden den Tid holdt to Kursus om Aaret: et 3 Maaneders Kursus før Nytaar og et efter Nytaar. Det hele er gjort saa billigt som muligt. Kogeskolen har væsentligst maattet klare sig selv, idet den kun har faaet 50 Kr. Tilskud af Kommunen og 50 Kr. af Amtet aarlig. Vedkommende Elever har betalt 50 Kr. hver for Ophold, Undervisning, Kost o. s. v. Det er jo ikke meget. Naar det har kunnet gøres saa billigt, beror det paa, at man har indrettet sig saaledes, at Eleverne selv maatte spise den Mad, de lavede. Vi har i det Store og Hele haft Glæde af denne Skole, men man kan naturligvis ikke forlange, at en Dreng, som slet ikke har været til Søs men har lært at koge, skulde være en fuldt befaren Kok. Men har de faaet et Grundlag, har de lært, hvorledes man paa en nem og behagelig Maade kan tilberede Maden, og har de lært at varetage Provianten, tror jeg, det støtter dem senere hen. Vi har flere Gange henvendt os til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart for at opnaa Hjælp til Skolen, men det er ikke lykkedes. Havde vi kunnet faa nogen Støtte, vilde man have kunnet oprette Fripladser. Jeg tror, at Kogeskoler er til Gavn, bl. a. fordi Folkene om Bord faar mere Tillid til Maden, og Maden smager naturligvis ogsaa bedre, naar vedkommende Kok har lært noget.

Dirigenten: Der foreligger vel ikke noget egentligt Forslag, men nærmest en Henstilling til Bestyrelsen. Kunde ikke Forsamlingen f. Eks. udtale, at den overlod til Bestyrelsen, naar denne maatte finde Anledning dertil at foretage saadanne Skridt, som den maatte anse for hensigtsmæssige til Fremme af Sagen. Jeg gaar ud fra, at der ikke er Tale om Indretning af Kogeskoler i stor Stil med eksaminerede Kogere o. s. v. Noget saadant vilde ganske sikkert ligge udenfor Sejlskibsfartens Interesser.

Uden Afstemning vedtoges den af Dirigenten foreslaaede Udtalelse af Forsamlingen.

Den næste Sag paa Dagsordenen nemlig:

Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe om at søge udvirket, at Præmiebetalingen til „Danske Skibarederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ fastsættes til et noget senere Tidspunkt end nu,

var behandlet under Forhandlingen angaaende Aarsberetningen.

Forslag fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende Belysning over Løgstør Grunde og angaaende Vinddriverafgiften paa Randers og Marlaget Fjorde.

Formanden: Jeg skal derom meddele, at denne Vinddriverafgift paa Randers og Mariager Fjorde er indført i de paagældende Byers Havnetakster og kan derfor ikke forandres uden Indenrigsministeriets Billigelse. Da det ikke drejer sig om nogen Udgift af større Betydning — der har saaledes for Randers' Vedkommende kun været 3—4 Skibe inde som Følge af Modvind — har vi i Bestyrelsesmødet i Gaar ment, at Spørgsmaalet kunde udsættes, indtil Havnetaksterne blev revideret. De revideres hvort 5. Aar, og de sidste Takster har været i Kraft i 2¹/₂ Aar. Bestyrelsen vil søge, naar Revisionen skal foregaa, at faa Lømpelse i denne Afgift, der maaske til Tider kan være slem nok for de mindre Skibe, som søger ind paa disse Steder.

M. H. t. Belysningen over Løgstør Grunde er der et Forslag fremme fra den bekendte Kaptajn Kusk Jensen. Forslaget ligger for Øjeblikket i Marineministeriet, og man har sagt os, at der vil blive taget Hensyn dertil, saasnart man har Midler til Disposition. Sekretæren for Afdelingen for mindre Skibe, Hr. Nicolaisen, vil overfor dennes Medlemmer give samme Meddelelse, som jeg har fremsat her.

Med en paafølgende

Forhandling for lukkede Døre

var Dagsordenen derefter udtømt.

Dirigenten: Inden Mødet slutter, vil jeg tillade mig paa Forsamlingens Vegne at bringe Bestyrelsen en Tak for den Aarvaagenhed og Dygtighed, hvormed den altid og overalt varetager Sejlskibsfartens Interesser.

Forsamlingen sluttede sig til denne Udtalelse ved at rejse sig.

Dirigenten udbragte derpaa et Leve for Formanden, der efterfulgtes af stærke Hurraraab.

Formanden: Maa jeg paa Bestyrelsens og egne Vegne takke for den fornyede Tillid, der er vist os, og maa jeg til Slut udtale vor Erkendtlighed overfor den højtærede Dirigent for den udmærkede Maade, hvorpaa han har ledet vore Forhandlinger.

Formanden udbragte derpaa et Leve for Dirigenten, Navigationskolebestyrer Hansen, der efterfulgtes af stærke Hurraraab, hvorefter Dirigenten takkede og hævdede Mødet.

Fragtmarkedet.

I Raterne fra Sortehavet og Azov har der fundet yderligere Stigninger Sted i Løbet af den sidste Uge, rigtignok ikke særlig store Stigninger, men Tendensen gaar i hvert Fald i den rigtige Retning, og da Begæret efter Tonnage pr. August/September synes at være i Tiltagende er der al Udsigt til, at forøget Fasthed med det første vil indtræde. Det bedre Begær fra Sortehavsdistrikterne har allerede haft en afstivende Indflydelse paa Middelhavsfragterne, som maa karakteriseres som fastere helt igennem, men ogsaa Østen gavnes, idet Damperne nu ikke er saa villige til at gaa ballastet gennem Suez Kanalen, og Følgen heraf er, at Kurrachee

har betalt 16/3 pr. August mod 16/ for en Uge siden, og det skulde slet ikke undre os, om vi snart ser Raten oppe i 17/ og derover, i hvert Fald pr. September. Retter vi Blikket mod Vest, ser Forholdene derimod ret sørgelige ud, thi La Plata Markedet er faldet fuldstændig sammen, saa at Raten fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet er gaaet ned til 9/6 og derunder pr. prompt, og hvad U. S. Markedet angaar, da er Begæret efter Tonnage betydeligt mindre end Tilbudet, hvilket selvfølgelig giver sig Udslag i trykkede Fragter over hele Linjen. Noget af en Undtagelse danner dog Kulfragterne, idet der var Begær efter en Del Dampere pr. August/September, væsentligst til Brug for den amerikanske Marine, og en Række Befragtninger fandt Sted fra Norfolk, f. Eks. til 6,25 Dollars San Francisco, 6,15 Puget Sound, 23/ à 23/6 Pisagua Range, 4,50 Dollars Manilla. Udover dette ligger Markedet meget flovt, men Kulfragterne ud til La Plata er bleven c. 1/ højere i Ugens Løb, idet der nemlig fra Cardiff sidst er sluttet til 17/6 à 18/. I vore hjemlige Farvande er der ikke indtruffet nævneværdige Forandringer i den forløbne Uge; Østersøfragterne har maaske nærmest yderligere fæstnet sig, og Laster synes at blive rigeligere, og hvad Kulfragterne angaar, da er Tonen pr. prompt knap saa fast for større Baades Vedkommende, medens der for Dampere paa indtil c. 2,000 Tons er et godt Begær til gode Rater. Til Trods for de stadig meget dyre Bunkerkul er der dog i hvert Fald Penge at tjene nu i Nord- og Østersøfarten, særlig med rimelige Ekspeditioner, men disse lader navnlig paa Kulpladserne en Del tilbage at ønske. Fremfor alt har Opholdene i Hull og Grimsby været ualmindelig lange, indtil c. 2 Uger, men Baadene har da som Regel faaet Liggedagspenge. Forholdene synes iøvrigt nu paa Vej til at blive bedre.

Det østlige Marked ligger nærmest en Kende fastere, og der er betalt 15/9 à 16/3 pr. August fra Karachi til udsøgt Havn. Java har gentagne Gange fragtet til 26/3 for Sukker til Evropa eller U. S. pr. August/September. Rishavnene har sluttet til 23/0. C.

Sortehavet er fastere. Nikolajeff og Odessa aabnede med en Rate af 8/, senere betales 8/3, og derpaa 8/6 til London eller Rotterdam, Hamburg 9/. Sulina har sluttet livligt til 8/9 L. H. A. R., Hamburg 9/3 for store Baade, medens en 3,000 Tons Baad fik 11/ til én, 11/3 to danske Havne pr. ganske prompt. Azov har betalt 9/6 „any“ pr. Juli, 9/9 pr. August. For en større Baad 11/ „any“, 11/6 Hamburg, 3 d. mindre Rotterdam, Komplettering udenfor Barren 2/ mindre pr. September. For Salt betales 13/ fra Eupatoria til St. Petersburg, og samme Rate til Riga pr. Juli/August.

Middelhavet er aabent for prompt Tonnage, men „handy“ Størrelser foretrækkes stadig, omend store Baade nu synes at blive lettere at placere. Der betales for Erts 8/3 Pomaron/Stettin, 7/ Nantes, 10/4¹/₂ Huelva/U. S. f. d., og 6/1¹/₂ Algier/Rotterdam. Fra Bilbao er Ertsfragterne uforandrede fra forrige Uge.

Nordamerika viser ingen Fremgang, og Markedet trykkes ved rigelige Tilbud af Tonnage. Kanada har ikke fragtet meget, men 36/3 blev betalt fra St. John pr. Juli/August til Fleetwood, 31/3 Liverpool, 33/9 pr. Juli til Englands Vestkyst. For Korn (23,000 Qrs.) er der betalt 1/11¹/₄ Baltimore/Rotterdam med 4 Dage til Lastning. Golfen er flov paa Basis af 9/6 paa Netto Charter, 2 Lastehavne til een Lossehavn. For Tømmer fra Sapelo til U. K. eller Kontinentet betales 77/6 én, 80/ to Lossehavne, og 82/6 Gulfsport/Hamburg (750 Std.).

La Plata Markedet er i en yderst ynkelig Forfatning, og det har været næsten ganske umuligt at placere prompt Tonnage. Fra San Lorenzo Grænsen akcepteredes helt ned til 9/6 O. C. af større Baade, Option Komplettering i Buenos Aires til 1/6 à 2/6 mindre, men fremfor at slutte til saa usle Rater har enkelte Redere foretrukket at sende Deres udlossede Baade i Ballast til U. S., ja endog til Java og Vest Australien.

Østersøfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer i Ugens Løb, hvad Raterne angaar, men Tonen er fast, og der synes at være rigeligt med Laster. Der har i den forløbne Uge fundet Afslutninger Sted til bl. a. 24/ D/B. 1/2 Boards, Narva/Hull (460 Stds.), 22/ D/B. 1/3 Boards, Råfsø og Wiborg til Grimsby (700 Stdr.), 22 D/B. og Floorings Sundsvall/London (600 Stds.), Fracs. 29 pr. Favn Pulpwood Petersborg/Rotterdam (1,000 Stds.). For Korn fra St. Petersborg kan faas 1/3 til London eller Rotterdam pr. prompt, men pr. primo August bydes foreløbig kun 1/2 1/2. Hen paa Efteraaret ventes der imidlertid at ville blive livligere Eksport af Korn.

Kulfragterne til Middelhavet er svagere, men i andre Retninger har der ikke fundet Forandringer Sted af videre Betydning. Paa Firth of Forth har „Miners holidays“ bragt og vil endnu nogen Tid bringe nogen Forstyrrelse, og Ekspeditionerne kan desværre intet Steds paa Østkysten kaldes gode, hvorimod de i Wales har bedret sig noget. Til Kontinentet er Begæret taget noget af. Fra Østkysten er der sidst sluttet til 4/1 1/2 à 4/3 til Kronstadt, 4/3 à 4/4 1/2 Stockholm, 4/6 Swinemünde, 5/3 à 6/ Kiel, 5/9 Rostock, 6/ Bandholm (750 Tons Baad), 6/ à 8/ Lissabon, 7/3 à 7/6 Genua, 6/6 à 6/9 Neapel. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 5/3 à 5/7 1/2 til Kronstadt, 6/9 Reval, 6/ Kjøbenhavn, Helsingør eller Aarhus, 5/ à 5/1 1/2 Calais, 7/ Gibraltar, 7/ à 7/6 Genua, 7/9 Barcelona, 6/6 à 6/9 Aleksandria, 6/ à 6/1 1/2 Port Said pr. Juli, 5/9 pr. August, 9/9 Colombo, 7/ à 7/3 Las Palmas, 17/3 à 18/ La Plata, 21/9 Valparaiso.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavene, Finskebugten, Østnorge og Vest-sverige til Nordsø-, Kanal-, engelske og vestfranske Havne er Fragtmarkedet fremdeles gunstigt med en Del prompte Ladninger for denne Fart, medens prompt Tonnage kun forekommer i ringe Mængde. Returfragter for Clay og specielt for Kullaster fra Østbritannien til Danmark og Østersøhavne holder sig fremdeles stive, og Røderne synes ogsaa at være klar over, at det er i deres Interesse ikke at slutte Skibene forud, naar Minimalraterne ikke kan opnaas:

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

- 125 Stdr. D/B. B. Piteås/Paimpool 50 Fracs.,
- 110 — Stav Brahestad/Charlestown 36/6,
- 110 — Stav Brahestad/Thomsen 36/6,
- 300 Tons Oljekager Petersborg/Horsens 18 Mark,
- 230 — Feldspat Moss/Petersborg n. B. 7 3/4 M.,
- 240 — Clay Plymouth/Petersborg n. B. 8/,
- 93 R.-T. Is Kristianiafjord/Montrose 8/.

Der noteres bl. a.:

- Umeå/Charlestown 110 Stdr. Stav 34/,
- Skellefteå/Charlestown 110 Stdr. Stav 36/6,
- Sundsvall/Whitby 130 Stdr. D/B. B. 33/6,
- Kalmar/Exeter 100/115 Stdr. D/B. B. 34 à 35/,
- 100/150 R.-T. Is Kristianiafjord/Grangemouth 7/.

Enhver Størrelse Kul Østbritannien/Danmark £ 7 à 8.

Med Undtagelse af Trælastmarkedet, som viser en fastere Tendens i hvert Fald for de mindre Skibe, er det ellers lige livløst siden sidste Beretning. Kønigsberg noterer stadig Oljekager til Danmark, Sydsverig, Hertugdømmerne 9 à 10 Mark pr. 2,500 Kilo, samt Rug til Wiborg 4 à 5 Mark pr. Ton; fremdeles enkelte Trælaster bl. a. til Faaborg og Rostock. ab Stettin skal være sluttet til Sydsverig til 3 Mark og endog derunder, og fra Stralsund er der for Havre befragtet til 4 Mark. Wimar, hvor det ogsaa er ret flovt, har gennemfør-3 Mark for Rug til Sundhavn; i Hamburg staar Fragtterne omkring 4 1/2 à 5 Mark til Danmark og i Bremen i c. 5 1/2 Mark til Danmark, Østkyst Hertugdømmerne; endvidere udbydes Oljekager til Østkyst England 6/, Kanalen 6/6, til Hull Asfalt 5/ samt Gibs til Helsingfors og Sødertelje 5 à 5 1/2 Mark.

ab danske Provinshavne blev i forrige Uge

sluttet flere Hvedelaster saaledes til østjyske Havne 12 à 14 Øre, til Thisted 20 Øre; for Øjeblikket er det nu atter flovere.

ab Kjøbenhavn er sluttet for Hvede til Svendborg 11 Øre, Aalborg 12 1/2 Øre; ellers er det nu atter noget flovere, men der er heller ikke overdreven mange fragtledige Skibe.

ab Sydsverig er det med Hensyn til Stenfragterne til Dels ganske uforandret; som antydet staar Trælasterne ligesom noget fastere, og der noteres Kalmar/Trawemünde, Flensborg Sparrer 11 Øre, Norrköping/Stege, Vejle Brædder 11 à 12 Øre, Marstal 10 à 11 Øre, endvidere til Dunkerque D/B. 33 à 34 Fracs., London 22/6 à 24/, Portsmouth 27/6 à 28/.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejlskibe: 16 amerikanske, 1 brasiliansk, 18 britiske, 1 hollandsk, 4 franske, 2 tyske, 3 græske, 7 italienske, 10 norske, 1 portugisisk, 1 spansk, 1 russisk, 5 svenske, 1 tyrkisk, ialt 71; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 14 britiske, 4 franske, 3 tyske, 2 italienske, 2 japanske, 1 spansk, ialt 30. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 23, Kollision 5, beskadiget af Ild 1, forsvundet 7, forladt 3, Kondemnation 30, sunket 2; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 6, beskadiget af Ild 2, forsvundet 2, Kondemnation 6, sunket 1.

Venus, Skonnert af Rudkjøbing, er, paa Rejsen fra Halmstad til Randers med Trælast, strandet udfor Hallands Väderö.

Valkyrien, Jagt af Kristiania, er, paa Rejsen fra Drøbak til Kjøbenhavn, efter Grundstødning ved Sødra Hammbosen, indkommet til Höganas i læk Tilstand og med løst Revet Ror.

Niels, Galease af Vejle, er den 4. ds. strandet lidt Syd for Halmstad. Besætningen, der bestod af 3 Mand, blev af den stedlige Redningsbaad sat i Land. Skibet havde ingen Ladning inde.

Mary, Skonnert af Aarhus, afsejlede den 3. ds. fra Halmstad med en Ladning Træ, men maatte søge tilbage paa Grund af Storm; under Forsøg paa at gaa til Ankers ved Bølgebryderen drev Skibet ind paa Molen og maatte bugseres ind i Havnen af en Slæbedamper.

Freundschaft, Skonnert af Hamburg, er, paa Rejsen fra Memel til Harburg med Træ, strandet Syd for Snogebæk. Mandskabet er reddet. Skibet har Assistance.

Concordia, Jagt af Lundeborg, er strandet ved Lilleø. Mandskabet er reddet i Land paa Sjælland. Jagten, der ligger helt paa Siden og er halv fuld af Vand, bliver sandsynligvis Vrag.

Caroline, Galliot af Sønderborg, er paa Rejsen fra Höganas til Kiel indkommet i læk Tilstand til Kastrup; maa losse og reparere.

Caroline, Motorkutter af Læsø, kom 9/4 Kml. Syd for Læsø NV. Rev i Brand og sank paa 9/1, Favn Vand. Besætningen, 3 Mand, reddede sig i en Motorjolle og blev senere optaget af Kutter „Stine Marie“ og landsat i Frederikshavn.

Lucinde, Evert af Hannover, er, paa Rejsen fra Bremerhafen til Kallundborg med en Ladning Majs, indkommet til Nyborg i læk Tilstand. Skibet maa losse og reparere, før Rejsen kan fortsættes til Bestemmelsesstedet.

Axel, Skonnert af Thure, kom, paa Rejsen til Middelfart med Foderstoffer, paa Grund ved Staurbykrat. Efter at en Dampfærge forgæves havde forsøgt at faa Skonnerten bragt flot, blev en Del af Ladningen løst i Lægtene fra Middelfart, hvorefter Skibet kom flot.

Elise Marie, Skonnert af Marstal, kom, paa Rejsen fra Kristianssand til Danzig med Kultjære, paa Grund ved Kristianssand, men kom snart efter flot; maa dokke og reparere.

Hercules, Fiskekutter, er den 14. ds. strandet paa Knopper Sydøst for Esbjerg og sunket. Besætningen, 6 Mand, blev reddet om Bord i Kutter „Nordlyset“ og bragt i Land i Esbjerg efter at have siddet 6 Timer i Rigningeu.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau
ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning
Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K
Skibsprovintering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.
Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

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



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 16. Juli).
Adolph Andersen, Schubert, ankom til Riga 12. ds. fra Antwerpen. — Alexandra, Rabe, ankom hertil 10. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Marseille 13. ds. til Malaga. — Anglo Dane, Wiencke, dokker i Helsingør. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 4. ds. fra Riga. — Antwerpen, Madsen, passerede Quessant 8. ds. for Bizerte. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 13. ds. fra Kristiania. — Arno, Strubberg, ankom til Genua 9. ds. fra Sestri Levante. — Axelhuus, Søeberg, ankom hertil 15. ds. fra Riga. — Baron Stjernblad, Kofoed, ankom hertil 14. ds. fra Pillau. — Beira, Lunge, afgik fra Lissabon 9. ds. hertil. — Castor, Haesloo, ankom hertil 16. ds. fra Bremen. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Riga 14. ds. fra Libau. — Chr. IX, Holm, ankom til London 14. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, ankom til New York 16. ds. fra Kristianssand. — Dagmar, Wiberg, ank. til Wasa 12. ds. herfra. — Douro, Mortensen, afg. fra Riga 15. ds. til Stockholm. — Florida, Andersen, afgik herfra 11. ds. til Baltimore. — Frederik, Thomsen, ankom til Rouen 11. ds. fra Riga. — Garonne, Kromann, ankom hertil 15. ds. fra Dunkerque. — Georgios I, Sørensen, ankom til St. Petersborg 10. ds. herfra. — Hellig Olav, Holst, ankom hertil 16. ds. fra Kristiania. — Hengest, Harder, ank. til St. Petersborg 13. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik herfra 9. ds. til Marseille. — Jolantha, Simonsen, ankom til Kongsberg 10. ds. fra Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. hertil 14. ds. fra Newcastle. — Kentucky, Andresen, afgik fra Filadelfia 6. ds. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. til Libau 10. ds. fra Windau. — Kursk, Gommessen, ankom til Antwerpen 14. ds. fra Rouen. — Leopold II, Rasmussen, afg. fra Bari 13. ds. til Messina. — Louise, Kruse, passerede Hanstholm 15. ds. hertil. — Louisiana, Ørsted, ankom hertil 13. ds. fra Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afg. fra Boston 6. ds. hertil. — Morsø, Øst-Jacobsen, passerede Holtenau 15. ds. for Antwerpen. — Moskov, Meldahl, ank. hertil 12. ds. fra Antwerpen. — Nicolaj II, Kaas, afgik herfra 12. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, afg. fra Dunkerque 14. ds. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. til Libau 10. ds. fra London. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 14. ds. til Rotterdam. — Omsk, Jønsen, ankom hertil 8. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, afg. fra Kristianssand 13. ds. til New York. — Perm, Christensen, afg. fra Windau 14. ds. til Libau. — Pregel, Olsen, ank. til Hull 10. ds. fra Libau. — Pallas, Budelmann, afg. herfra 13. ds. til Stettin. — Texas, Lissner, afgik fra Kristiania 15. ds. til Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, ank. til Antwerpen 14. ds. fra Hull. — Tiber, Bech, afgik herfra 11. ds. til Munksund. — Valdemar, Johnsen, ank. til Reval 13. ds. herfra. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Antwerpen 10. ds. fra Riga. — Ceres, Gad, ank. til Leith 15. ds. fra Thorshavn. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 13. ds. til Reykjavik. — Tjalldur, Rothe, ank. hertil 13. ds. fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, ankom til Leith 15. ds. fra Seydisfjord.

Carl, Skjold, Gorm, Frøde, N. W. Schmidt, ankom til Stettin 14. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Rouen 13. ds. — L. H. Carl, J. P. Lorenzen, afgik fra Sunderland 13. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Antwerpen 11. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, afg. fra Blyth 10. ds. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Rouen 6. ds. — Uffe, J. M. Petersen, afg. fra Nantes 15. ds. — Knud II, Meyer, afg. fra Uleåborg 10. ds. — Danmark, Mikkelsen, ank. til Sunderland 16. ds. — Ragner, Holst, ankom til Rouen 12. ds. — Skjold, H. C. Mathiesen, ank. til Newcastle 14. ds. — Halfdan, Chr. S. Hansen, afg. fra Himango 13. ds. — Olat, J. P. Jørgensen, ank. til Calais 10. ds. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Calais 11. ds. — Harald, C. A.

Schmidt, afg. fra Blyth 13. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Methil 16. ds. — Ivar, Juul Larsen, ankom til Rahja 10. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, ankom til Nantes 15. ds. — Vagn, Mahncke, ankom til Rouen 12. ds. — Ulf, Drescher, ankom til Antwerpen 13. ds. — Leif, Huus, afg. fra Hull 16. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Rouen 29. Juni. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afgik fra Haukipudas 13. ds. til Rouen. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. til Blyth 12. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Rouen 28. Juni. — Helmer Mørch, Thorsøe, afgik fra Penarth 11. ds. til Kronstadt. — Excellence Pleske, Christensen, ankom til Hull 8. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Blyth 16. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Kronstadt 11. ds. til Newcastle. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Penarth 13. ds. til Algier. — Johan Siem, Petersen, afg. fra Bona 14. ds. til St. Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Ghent 12. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. fra Newcastle 8. ds. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Hull 15. ds. — Hamlet, Reese, ankom til Pillau 11. ds. — Helge, Olsen, afgik fra Wearmouth 9. ds. — Rolf, Olsen, ankom til Grimsby 11. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Finland 12. ds.

Helmdal, Helga, Vaaben-Hansen, ank. til Antwerpen 8. ds. — Martha, Christensen, ank. til Rouen 6. ds. — Elna, Rathje, afg. fra Neufahrwasser 13. ds. — Theresse, Pedersen, afg. fra Swinemünde 16. ds. — Simone, Møller, afg. fra Bruntisland 13. ds. — Jeanne, Løtfler, ank. til Howden Dock 14. ds. — Vera, Risø, ankom til Dunkerque 12. ds. — Daisy, Lagesen, ank. til Sunderland 14. ds. — Anine, Leth, ank. til Tyne Dock 15. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, ankom til Grimsby 11. ds. — Nancy, Jessen, ankom til Havre 12. ds. — Nautik, Nielsen, ankom til Esbjerg 14. ds. — Nordseøen, Gram, ankom til Methil 13. ds. — Nexos, Basse, ankom til Ghent 10. ds. — Nora, Jørgensen, afgik fra Esbjerg 15. ds. til Ipswich. — Fylla, Christensen, ank. til Seville 4. ds. — Gerda, Iversen, ank. til Seville 6. ds. — Hebe, Nielsen, ankom til La Laja 15. ds. — Cito, Thøgersen, ank. til Llanelly 15. — Napoli, Brinch, ankom til Sevilla 11. ds. — Bodil, Larsen, afg. fra Grimsby 14. ds. best. til Sevilla. — Dagmar, Mathiasen, pass. Hanstholm 15. ds. til Stolpmünde. — Nerma, K. Nielsen, afgik fra Walkom 13. ds. til Havre. — Alfa, Uldall, ank. til King's Lynn 13. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Kronstadt 15. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afgik fra Riga 16. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Lübeck 11. ds. — Urania, Clausen, ankom til Hull 8. ds. — Svend, Petersen, ankom til Kjøbenhavn 15. ds.

Nordseøen. Nordland, Møller, ankom til Terneuzen 12. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ankom til St. Petersborg 10. ds. — England, Andersen, ankom til Esbjerg 15. ds. — Holland, Poulsen, afgik fra Grangemouth 16. ds. — Rusland, Madsen, ankom til West Hartlepool 12. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, ankom til Ostende 12. ds. — Ingrid, Winther, ankom til St. Petersborg 9. ds. — Karen Eriksen, afgik fra Kronstadt 13. ds. til Rotterdam.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Gøteborg 12. ds. — Alexy, Lorentzen, ankom til Pasages 13. ds. — Dagny Fischer, afgik fra Yxpila 14. ds. til Rochefort. — Mary Clausen, ankom til Aberdeen 14. ds.

Kjøbenhavn. Russia, Poulsen, afg. fra Kjøbenhavn 16. ds. til Windau. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Antwerpen 10. ds. — Normannia, Erichsen, afgik fra St. Petersborg 9. ds. til Rotterdam. — Livonia, Skov, ank. til Rotterdam 13. ds.

Peteresen. Gratia, Mathiesen, afg. fra Newcastle til Kronstadt.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Riga 14. ds. — Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 13. ds. — Caledonia, Storm Hansen, ank. til Dordrecht 16. ds. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Kronstadt 16. ds., ank. til St. Petersborg 16. ds.

Inga. Flandria, Sørensen, ank. til Cardiff 14. ds. — Carbonia, Lindberg, afgik fra Riga 15. ds. til Leer. — Estonia, Winckler, ank. til Calais 11. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Sundsvall 14. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. til Drammen 13. ds. — Se-calia, Jensen, ank. til St. Petersborg 10. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, afgik fra Antwerpen 11. ds. til Pillau. — Helene, Sørensen, afgik fra Kiel 13. ds. til Blyth. — Agnete, Peterson, ank. til North-shields 13. ds. — Hermia, Hansen, ank. til Blyth 13. ds. — Alice, Schultz, afg. fra Methil 15. ds. til Kiel. — Sjøland, Sonnichsen, afg. fra Methil 14. ds. til Neufahrwasser. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Newcastle 16. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 12. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Cathay, C. Jensen, afgik fra Moji 15. ds. — Siam, Cortsen, afgik fra Tjilatjap 6. ds. — St. Domingo, Gabe, afg. fra Singapore 9. ds. — Anamba, Juel-Hansen, afgik fra Perim 1. ds. — Tranquebar, Thom-sen, afgik fra Alger 15. ds. — Siberien, Madsen, afgik fra Kbhvn. 14. ds. — Cambodia, Knudsen, afg. fra Madeira 1. ds.

Ærs. Erindring, Nielsen, ank. til Honfleur 14. ds. — Enigheden, Jensen, ank. til Rønne 14. ds. — Energi, Svane, ank. til Cherbourg 12. ds.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afgik fra Flensborg 16. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Kotka 13. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Sunderland 14. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Kiel 15. ds. — G. Kock, Jørgensen, afgik fra Repola 12. ds. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Blyth 15. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Grangemouth 13. ds. — Ajax, Brorsen, ank. til Anterup 12. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Kiel 16. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Anterup 13. ds. — N. G. Peter-sen, Bloch, ank. til Flensborg 16. ds. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Petersborg 13. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, passerede Hanstholm 15. ds. vestg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Sunderland 12. ds. — London, Bom, afgik fra Aarhus 12. ds. til Repola. — Paris, Tholander, afgik fra Heplotsund 13. ds. til Velzen. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Swinemünde 16. ds.

Merour. Berlin, Krogh, ligger i St. Petersborg. — Wien, Schmidt, ligger i Rouen. — Roma, v. Thun, ank. til Newcastle 12. ds.

Holm & Wensild. Anna, Hansen, ank. til Antwerpen 8. ds. — Clara, Magleby, ank. til Methil 12. ds. — Erik, Poulsen, afgik fra Kjøbenhavn 15. ds. til London. — Axel, Christensen, ank. til Hull 15. ds. — Josey, Damm, ank. til Barry 5. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afgik fra Yxpila 13. ds. til Terneuzen. — Absalon, Grau, ank. til Stocholm 8. ds. — Ulrik Holm, Bennelycke, ank. til Velzen 16. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, ank. til Frederikshavn 8. ds. — Angantyr, Holm, ank. til Windau 15. ds. — Bogatyr, Egenfeldt Nielsen, afgik fra Methil 16. ds. til Kronstadt. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Bremen 10. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. til Aarhus 13. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Windau 12. ds. — Freja, Nielsen, ank. til Korsør 14. ds. — Hertha, Ras-mussen, ank. til Holbæk 14. ds. — Express, Meyer, ank. til Kjøbenhavn 16. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Kjøge 12. ds. — Tor, Hørstedt, ank. til Kongsberg 15. ds. — Roma, Larsson, ank. til Riga 12. ds.

Dampskibsselskabet Ocean A/S. Norman, Rosbæk, ank. til Dunkerque 13. ds. — Allan, Nielsen, ank. til Boness 10. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. til St. Petersborg 10. ds. — Tyskland, Danstrup, afgik fra Hungerburg 13. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Terneuzen 11. ds. — Belgien, Nielsen, afgik fra Kronstadt 16. ds.

International Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, Clausen, ank. til Dunston 14. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. til Kronstadt 15. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Inga, Pedersen, ank. til Carbonar 13. ds. — Thora, Thomsen, afgik fra El Trumpe 12. ds. — Urda, Jacobsen, ank. til Altona 12. ds. — Yrsa, Pedersen, afgik fra St. Johns 1. ds. til Hamburg. — Ella, Andersen, ank. til Aalborg 16. ds.

Fans. Senderho, Elisabetha, Fischer, afgik fra Rio Grande 10. ds. til Liverpool f. O.

Renne. Clara Marie, Plum, er ankommet til Kjøben-havn. — Veset, Kofoed, ank. til Middlesborough 8. ds. — Argus, Holm, ank. til Mariager 8. ds. — Næstved, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 9. ds. — Enigheden, Tranberg, ank. til Kjøbenhavn 8. ds. — John Hintze, Jacobsen, ank. til Kjøbenhavn 9. ds. — Merkantil ank. til Oscarshavn 13. ds. — Ane Cathrine, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 13. ds.

Svendborg. Noah, Poulsen, ank. til Helsingborg 8. ds. — Standard, Rasmussen, ank. til Carriel 8. ds. — Lind-hardt, Madsen, ank. til Fowey 8. ds. — Kruse, Larsen, ank. til Kirckaldy 7. ds. — Casper, Hansen, ank. til Kings Lynn 7. ds. — Galathea, Jensen, ank. til Gamla Karaby 8. ds. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Uleåborg 8. ds. — Belona, Larsen, ank. til Malmø 9. ds. — Pri-mula, Carlsen, ank. til Selvsborg 9. ds. — Christian, Jørgensen, ank. til Langermau 9. ds. — Ignatz Breum, Lund, ank. til St. Petersborg 9. ds. — Doris, Købke, ank. til Umeå 9. ds. — Fanny, Hansen, ank. til Luleå 10. ds. — Freja, Jensen, ank. til Bremen 9. ds. — Lye, Jensen, ank. til Uleåborg 9. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. til Archangel 10. ds. — Meta, Møller, ank. til Ar-changel 10. ds. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Traversham 10. ds. — Gæa, Petersen, ank. til Skuru 11. ds. — Magnet, Gommessen, ank. til Boulogne 11. ds. — Solon, Raach, ank. til Umeå 11. ds. — Freir, Brandt, ank. til Emden 12. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Colchester 11. ds. — Elise, Andreaesen, ank. til Great Yarmouth 12. ds. — Valdemar, Andreaesen, ank. til Lowes-toft 13. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. paa Dundee Red 12. ds. — Niels Juel, Olsen, ank. til St. Valery 13. ds. — Vega, Rasmussen, ank. til Stralsund 15. ds. — Haabet, Andreaesen, ank. til Brandsmark 15. ds. — Kir-stine, Gommessen, ank. til Holtenau 15. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. til Archangel 13. ds. — Delos, Ander-see, ank. til Archangel 14. ds.

Ærs. Emilie, Friis, ank. til Brightlingaa 9. ds. — Familiens Minde, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 8. ds. — Anna, Albertsen, afg. fra Kjøbenhavn 7. ds. til Stubbe-kjøbing. — Marie, Weber, ank. til Rochester 9. ds. — Agent Petersen, Frederiksen, afgik fra Montevideo 8. ds. — Laura, Jensen, afgik fra Falmouth 9. ds. til Altona. — Ino, Weber, ank. paa Kjøbenhavns Red 7. ds. — Hebe, Clausen, er ankommet til Bay Roberts. — Haabet, Eschen, ank. til Frederikshavn 10. ds. — Theodor, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 9. ds. — Fortuna, Schmidt, ank. til Kjøbenhavn 9. ds. — Hjemmet, Rise, ank. til Kjø-benhavn 9. ds. — Ellen, Hansen, ank. til Marstal 10. ds. — Malfridur, Hansen, ank. til Swinemünde 11. ds. — Herkules, Bager, ank. til Swinemünde 12. ds. — Ma-thilde, Hansen, ank. til Thure 12. ds. — Forening, Hansen, ank. til Kappeln 12. ds. — Rigmor, Petersen, ank. til Swinemünde 12. ds. — Zeus, Sørensen, ank. til Swinemünde 12. ds. — Alf, Rasmussen, ank. til Kilrush 8. ds. — J. Koefoed, Andersen, ank. til Flensborg 15. ds. — Forældres Minde, Christensen, ank. til Dieppe 13. ds. — H. H. Petersen, Christensen, ank. til Archangel 13. ds. — Salus, Bager, ank. til Thorshavn 13. ds. — Pampa, Svendsen, ank. til Swinemünde 13. ds. — E. M. Petersen, Petersen, ank. til Travemünde 14. ds. — Maren, Albertsen, ank. paa Binic Red 15. ds. — Freya, Petersen, ank. til Travemünde 13. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislistes.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvænde.

De danske Farvande, Færøerne Island og Grønland.

Nat-Skydeøvelser. Saltholm-Flak, Sundet. Den 3die, 9de, 10de, 23de og 24de September 1907 afholdes efter Mærkets Frembrud Skydeøvelser paa Flakket N. for Saltholm. Skydningen foregaar i S.-lig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dyden er under 3 Fv. og fra Skibe og Fartøjer, der befinder sig S. for Breddeparallellen paa 56° 42' N. Br. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Saltholm N.-Kyst. Karrebæksminde-Bugt. Smaalands-Farvandet. I Tidsrummet fra den 10de til den 14de September 1907 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses af Linjer fra N.-Enden af Dybse i V. til tværs af Kirkegrund, Klokketønde, herfra i S. til Klokketønden, og fra denne over Vageren ved Vene-Grunde til Knudshoved. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

Kjøge-Bugt. Sundet. Den 31te August, 2den, 3die, 23de, 24de og 25de September 1907 afholdes efter Mørkets Frembrud Skydeøvelser i Kjøge-Bugt. Skydepladsen begrænses af Breddeparalleler gennem Skillinge Kro og Mosede-Klint. Skydningen foregår i V.-lig Retning fra Skibe eller Fartøjer, der befinder sig 2 Kml. fra Land. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, som ligger mellem Søgelysene og Land.

Sundet. Hølsinger. De daglige Tid- og Vindsignaler ved Hølsinger gives ikke i c. 8 Dage fra den 24de Juli 1907.

Store-Bælt. Kallundborg-Fjord. Gisseløre. Den 1ste August 1907 forandres Gisseløre Fyr til et hvidt Fyr med hyppige Formærkelser. Det skal lyse fra N. t. Ø. gennem Ø., S. og V. til NV. Synsvidden: 7 Kml. Lysevnen: 7 Kml.

Østersøen. Falster Ø. Ved Opmaalingen i 1907 er paa Korselitze-Grund fundet en mindste Dybde af 12 Fod.

Omtrent 2 Kml. S. t. V. fra Hestehoved Fyr er i over 3 Fv. Vand fundet flere smaa Stenrøser med 12 à 13 Fod Vand.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Østersøen. Føreren af Dampskibet „Taasinge“ rapporterer:

Den 9de Juli. 54° 32' N. Br. 13° 48' Ø. Lgd. Stor sort Spidstønde, drivende i SØ.-lig Retning.

Sverig. Sundet. Råå. Fyret paa Råå Havnemole skal ombyttes med et Fyr, der hver 5 S. viser En-Formærkelser. Lyset er grønt mod S. fra Land til S., hvidt fra S. til S. 45° V., rødt fra S. 45° V. gennem V. til N. 70° V., grønt fra N. 70° V. gennem N. til Land. Linseapparat af 4de Orden. 55° 59' 35" N. Br. 12° 44' 50" Ø. Lgd.

Stockholm Skjærgaard. Tjårven. Lystønden ved Tjårven er nu udlagt til Forsøg. 59° 47' 16" N. Br. 19° 22' 35" Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Indtil den 7de August 1907 afholdes Skydeøvelser ved Pillau fra Kl. 8—12 Fm., og Havnen er da spærret for al Sejlads. Naar der skydes, hejser rødt Flag paa Fyrtaarnet. Hvidt Flag betyder, at der ikke skydes den Dag.

Leba. Paa Westhaken ved Indløbet til Leba Havn opføres en Mole, hvorfor de tre Stager med Kost paa Indløbets V.-Side er inddraget. 54° 46' N. Br. 17° 33' Ø. Lgd.

Uckerkanal. Misdroy. I Misdroy er oprettet en Rednings-Station med Baad og Raketapparat. 53° 56' 13" N. Br. 14° 27' 48" Ø. Lgd.

Ved Uckerkanal findes en Stormvarsel-Station. 53° 45' 6" N. Br. 14° 4' 15" Ø. Lgd.

Oderbank. Spirtønden „Oderbank N“ ligger i Linjen Göhren Vandtaarn overet med Reddewitz Baake. 54° 27' 14" N. Br. 14° 25' 2" Ø. Lgd. Spirtønden „Oderbank SO“ ligger paa 54° 17' 17" N. Br. 14° 32' 10" Ø. Lgd. Spirtønden „Oderbank SW“ ligger paa 54° 17' 10" N. Br. 14° 18' 21" Ø. Lgd.

Travemünde. Priwall Ledefyr. Priwall Ledefyrbaaker staar nu 900 Alen fra hinanden. Fra Forbaaken vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. 53° 57' N. Br. 10° 53' Ø. Lgd. Fra Bagbaaken vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 53 Fod. Travemünde Vandtaarn. 53° 57' 51" N. Br. 10° 52' 49" Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Holsts-Flak. I Juli 1907 afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skiver, hvorfra om Natten vises Lanterner, er udlagt. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag og om Natten, tre røde Lanterner og viser elektriske Søgelys.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göteborg—Varö. Stagen med Kost er nu udsat paa 57° 38' 56" N. Br. 11° 49' 11" Ø. Lgd.

Göteborg. Riffö. Riffö Fyr viser nu Hurtigblink. Lyset er grønt fra N. 11° V. til N. 6° V., hvidt fra N. 6° V. gennem N. til N. 4° Ø., rødt fra N. 4° Ø. til N. 18° Ø., grønt fra S. 33° Ø. til S. 21° Ø., hvidt fra S. 21° Ø. til S. 15° Ø., rødt fra S. 15° Ø. til S. 7° Ø.

Ved Göteborg er Fyrene ved Indløbet til Masthuggskajen, midt for Eriksberg og Lindholmen, paa den V.-lige Bølge-

bryders N.-ligste Duc d'Albe, og paa den N.-lige Bølgebryders S.-ligste og V.-ligste Duc d'Albe nu forandret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Norderpiep. Paa Norderpiep S.-Side, ved Bielhöven Sand, er i 24 Fod Vand udlagt en rød Spirtønde O 1 med Ballon. 54° 7' 3" N. Br. 8° 50' 33" Ø. Lgd.

Helgoland. I Midten af August 1907 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland. Skiver, hvorfra om Natten vises Lanterner, er udlagt. Skibet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag og om Natten tre røde Lanterner og viser elektriske Søgelys.

Elben. Fyrskibet „Elbe I“ er atter udlagt og Reserve fyrskibet inddraget.

Jade. I Jade er følgende Tønder paa Grund af Farvandets Forandring flyttet: Tønde 11 ligger i 38 Fod Vand. 53° 42' 58" N. Br. 8° 5' 39" Ø. Lgd. Tønde 12 ligger i 8 Fv. Vand. 53° 42' 0" N. Br. 8° 5' 40" Ø. Lgd.

Voslapp. Voslapp Fyr brænder nu permanent som tidligere anført, undtagen at det viser hvidt, fast Lys fra S. 56' Ø. til S. 21° V. Ydergrænserne for Tre-Lyn og Fire-Lyn advares for Alte Mellum og Neue Brack. Lysevnen er for hvidt Lys 14 Kml., for rødt Lys 12 Kml. Tre-Lyn gives hver 9₅ S. af 1 S. Varighed med 2₅ S. Mærke mellem Lynene Fire-Lyn hver 12 S. af 1 S. Varighed med 2₅ S. Mærke mellem Lynene. Paa det sorte Fyrtaarns NØ.-Hjørne er anbragt en Taageklokke, der hver 30 S. giver To-Slag.

Holland. Helder. I August 1907 afholdes Skydeøvelser ved Helder. Naar der skydes, hejser paa Fortet et rødt Flag samt et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes saaledes: Rødt og hvidt betyder N., sort Ø., hvidt og rødt S., hvidt V., hvidt og sort NØ., rødt og sort SØ., sort og hvidt SV., sort og rødt NV. Damper ligger ude for at give Anvisning og Hjælp.

England. Humber. Halton Sand. Fyrskibet, som midlertidigt var udlagt ved Ø.-Kant af den nu forsvundne Grund ud for Skitter Haven, er inddraget. 53° 41' N. Br. 0° 14' V. Lgd.

Blyth. Det hvide Lynfyrt og de to røde, faste Fyr, paa Yderenden af den ny Ø.-Pier ved Blyth, er nu tændt, og Taagesignalet gives.

Det hvide, faste Fyr 1/4 Kbl. N. der for paa samme Pier er slukket.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England V.-Kyst. Menai Strait. I den N.-lige Del af Menai Strait er Afmærkningen forandret saaledes:

En rød Spidstønde B Nr. 1 er udlagt paa NV.-Enden af Dimmor Bank, 6¹/₂ Kbl. N. 48° V. fra Menai Fyr. Den sorte Tønde 1¹/₂ Kbl. SØ. der for er inddraget.

En sort og hvid vandret stribet Stumptønde, Causeway Tønde, er udlagt 4¹/₂ Kbl. S. 42° Ø. fra Menai Fyr. De røde og hvide Tønde og den grønne Vragtønde. c. 1 Kbl. NØ. og N. der for er inddraget, da Vragene er forsvundet.

En rød Spidstønde Nr. 2 er udlagt 7¹/₂ Kbl. S. 1° V. fra Menai Fyr. Rød Spidstønde B2 har nu B3, og B3 har B4. Den røde Spidstønde 1³/₄ Kbl. ØSØ. for Mount Field Fyr har B5, og den røde Spidstønde 2³/₄ Kbl. ØNØ. for Beaumaris Pier Fyr har B6. Den røde Spidstønde MJ, 2 Kbl. SSØ. for Gallows Point, har B7.

Sort Stumptønde B2 ligger nu 8¹/₄ Kbl. S. 7° Ø. fra Menai Fyr.

En sort Stumptønde B3 er udlagt 14 Kbl. S. 12° V. fra Menai Fyr. De sorte Stumptønder B Nr. 3—6 har nu B4—7. Den sorte Stumptønde 2¹/₂ Kbl. SSV. for Beaumaris Pier Fyr har B Nr. 8, og den sorte Stumptønde 7 Kbl. SSV. for Beaumaris Pier Fyr har B Nr. 9.

En sort Stumptønde B Nr. 10 er udlagt 11¹/₂ Kbl. S. 46° V. fra Beaumaris Pier Fyr. Den sorte Stumptønde MJ, 1³/₄ Kbl. ØNØ. for Garth Pierhoved har B11.

Menai Fyr: 53° 19' N. Br. 4° 2' V. Lgd.

Hebrider. Glas Island. I Slutningen af August 1907 forandres Glas Island hvide, faste Fyr til et hvidt Lynfyrt, der hver 20 S. viser Tre-Lyn, Lvn 1/10 S., Mærke 3 S., Lyn 1/10 S., Mærke 3 S., Lyn 1/10 S., Mærke 12¹/₁₀ S. Fyrapparat af 1ste Orden.

Midt i Juli slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes. 57° 51' N. Br. 6° 38' V. Lgd.

Irland S.-Kyst. Fyrskibet „Coningbeg“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Galley Head. Galley Head Fyr er nu forandret og viser hvidt Fem-Lyn hver 20 S.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien V.-Kyst. Corcurbion Bay. Tændingen af Carru meiro Viejo og Pindo Point Fyr er udsat.

Newfoundland N.-Kyst. Strait of Belle Isle. Cape Norman. Den 1ste August 1907 eller tidligere slukkes Cape Norman

Fyr, og et nyt Fyr tændes i et nyt Fyrtaarn, der er opført tæt ved det gamle. Fyret er et hvidt Lyntyr, der hver 30 S. viser Tre-Lyn, Lyn 0, S. Mærke 5, S., Lyn 0, S., Mærke 5, S., Lyn 0, S., Mærke 17, S. Flammens Højde: 113 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Linseapparat af 3die Orden. Rødt, cylindrisk, 56 Fod højt Jerntaarn.

Nova Scotia S.-Kyst. Pope Harbour. Horse Rock. En sort Stumpstønde, mærket „Horse Rock“, er i 15 Fv. Vand udlagt $\frac{3}{4}$ Kml. S. 50° Ø. for Horse Rock, ud for Indløbet til Pope Harbour. 44° 44' 43" N. Br. 62° 35' 33" V. Lgd.

Gut of Canso. Argos Shoal. En sort Fløjtstønde, mærket „C Argos“ er i 10 Fv. Vand udlagt ud for Argos Shoal. ved det S.-lige Indløb til Gut of Canso. 45° 29' 30" N. Br. 61° 12' 27" V. Lgd. Fra Tønden fører Kursen N. 19° V. midt imellem den sorte Stumpstønde ud for Eddy Point og den røde Spidstønde ud for Janvrin Shoal.

Lunenburg Bay. En sort og hvid lodret sribet, cylindrisk Lys- og Klokketønde er udlagt i det N.-lige Indløb til Lunenburg Bay, midt imellem East Point Ledge og Hounds Ledge. Den viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser. 44° 20' 15" N. Br. 64° 11' 23" V. Lgd. Fra Tønden gaar Kursen N. 74° V. fri af Sculpin Shoal og de mellemliggende Grunde til Battery Point Fyr ved Indløbet til Lunenburg Harbour.

Sculpin Shoal. Den røde Spirtønde ved V.-Enden af Sculpin Shoal er ombyttet med en rød Klokketønde, der ligger i 7 Fv. Vand, $\frac{1}{4}$ Kml. VSV. for $\frac{1}{2}$ Fv. Pullen paa V.-Enden af Grunden. 44° 20' 12" N. Br. 64° 15' 13" V. Lgd. Fra Tønden fører Kursen N. 51° V. til den røde Spidstønde ud for Battery Point, fri af alle Grunde.

Battery Point. Den røde Spirtønde S. for Battery Point er ombyttet med en rød Spidstønde. 44° 21' 33" N. Br. 64° 17' 35" V. Lgd.

Negro Harbour. En sort og hvid lodret sribet Fløjtstønde er i 21 Fv. Vand udlagt som Aduvningstønde ud for det Ø.-lige Indløb til Negro Harbour, $\frac{1}{2}$ Kml. S. 69° Ø. fra Budget Rock. Fra Tønden fører en V.NV.-lig Kurs i Ledefyrinjen for Northeast Harbour fri mellem Budget Rock og East Point Shoals. 43° 30' 55" N. Br. 65° 18' 49" V. Lgd.

Barrington Bay. White Knoll Ledge. En sort Stumpstønde, mærket „W. Knoll Ledge“, er i 8 Fv. Vand udlagt $\frac{1}{4}$ Kml. S. 63° Ø. for White Knoll Ledge. 43° 25' 8" N. Br. 65° 34' 15" V. Lgd.

Nova Scotia V.-Kyst. Cape Fourchu. Fløjtstønden 5 Kml. N. 74° V. fra Cape Fourchu Fyr er ombyttet med en rød cylindrisk Lys- og Fløjtstønde, mærket „Ymth N. W. F'y. Den viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser.

Canada. Bay of Fundy. I 1907 ligger Damperen „Gulnare“ i og uden for Bay of Fundy for at observere Strømmen. Den kan ligge mellem Grand Manan og Digby Neck ud for Yarmouth eller i Nærheden af Cape Sable, 5 å 20 Kml. fra Land. Skibsførere anmodes om at gaa rigeligt uden om „Gulnare“, da den ikke kan manøvrere.

New Brunswick. Bay of Fundy. Point Lepreau. Fløjtstønden udfor Point Lepreau er ombyttet med en sort og hvid lodret sribet Lys og Fløjtstønde, der viser hvidt Lys med hyppige Formærkelser.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Ann. Rockport Harbor. Lystønden ved N.-Enden af Bølgebryderen ved Rockport Harbor er nu udlagt.

Fyrskibet „Nantuket Shoals“ Nr. 66 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 71. Fyr og Taagesignal er uforandret.

New Jersey. Fyrskibet „Five Fathom Bank“ Nr. 79 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

Virginia. Assateague Ankerplads. Fishing Point. I Fishing Point Fyr er indsats en rød Vinkel, der lyser fra N. 20° Ø. til N. 31° Ø. over et Vrag paa Ankerpladsen. 37° 51' 51" N. Br. 75° 21' 54" V. Lgd.

Assateague Anchorage. I Assateague Anchorage Fyr er indsats en hvid Vinkel, der lyser fra N. 77° V. til N. 18° V., over Indløbet til Assateague Inner Ankerplads. 37° 52' 29" N. Br. 75° 21' 16" V. Lgd.

Sewall Point. Jamestown Exposition. En Gnisttelegraf-Station er indtil November 1907 oprettet paa Sewall Point i Anledning af Jamestown Exposition. Kalde-Bogstaverne er „J E“.

North Carolina. Fyrskibet „Frying Pan Shoal“ Nr. 1 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 53 inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Indian Hill Stumpstønde C 8, som laa ved Foreningen af Cut C og Cut D i den gravede Rende i Tampa Bay, er flyttet 1 Kbl. S. 20 $\frac{1}{2}$ Ø. hen i 24 Fod Vand til N.-Siden af Enden af Cut C.

Alabama. Mobile Bay. Mobile Ship Channel. Mobile Ship Channel røde, faste Fyr Nr. 2 A er nu atter tændt og det midlertidige Fyr slukket.

Mobile Ship Channel Fyr M B A er nu atter tændt. Fyret bestaar af et rødt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr. Det midlertidige Fyr er slukket.

Venezuela. La Guaira. Fyret paa Yderenden af Bølgebryderen ved La Guaira viser hvidt Lys fra V. til S., i øvrigt rødt Lys. 10° 36' 57" N. Br. 66° 56' 15" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Gibraltar. Om kort Tid oprettes paa Hovedet af den ny Mole ved Gibraltar et Taagesignal. Paa en Klokke slaas Et-Slag hver 10 S. 36° 7' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

Frankrig. Golfe d'Aigues-Mortes. l'Espiguette. I 1907 forandres l'Espiguette hvide, faste Fyr med Et-Blus hver 4 M. til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Tre-Blink, Blink 0 S., Mærke 2 S., Blink 0 S., Mærke 2 S., Blink 0 S., Mærke 8 S., I øvrigt bliver Fyret uforandret.

Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt Blinkfyr, der hver 20 S. viser Tre-Blink, tændes. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. 43° 29' 17" N. Br. 4° 3' 32" Ø. Lgd.

Italien Ø.-Kyst. Ancona. En Grund med 3 å 9 Fod Vand ligger ved Ancona Havn. Dens Nordende ligger $\frac{2}{3}$ Kbl. S. 24° Ø. fra det grønne Fyr paa S.-Molens Hoved, og strækker sig derfra SØ. efter hen imod Tværmolens N.-Hjørne.

Sardinien N.-Kyst. Porto Torres. Fyret ved Havnekontoret i Porto Torres er forhøjet. Flammens Højde: 64 Fod.

Rusland. Azovske Hav. Bardiensk. Baaken $\frac{2}{3}$ Kbl. S. 69° V. fra Bardiensk høje Fyr og de to røde Tønder ved en Losseplads paa Bardiensk Red er inddraget.

En Baake opføres S. 46° V. fra Bardiensk høje Fyr og to Spirtønder udlægges ved SØ.-Kant af en Losseplads paa Bardiensk Red.

Gulf of Taganrog. Kriyaya Spit Ø. Vragene Ø. for Kriyaya Spit, paa 47° 3 $\frac{1}{2}$ N. Br. 38° 11' Ø. Lgd. og 47° 5' N. Br. 38° 21' Ø. Lgd., er forsvundet og Afmærkningen inddraget.

Elenina Shoal. Lys- og Fløjtstønden ved V.-Enden af Elenina Shoal er midlertidig ombyttet med en sort Spirtønde. 46° 32 $\frac{1}{2}$ N. Br. 37° 10' Ø. Lgd.

Sorte Hav. Novorossisk. Paa Hovedet af Ø.-Molen ved Indløbet til Novorossisk Hav gives nu Taagesignal med en Klokke, hvorpaa hver 3 M. slaas To-Slag. 44° 43 $\frac{1}{2}$ N. Br. 37° 48' Ø. Lgd.

Tunis. Bizerte. Lystønden, der viste rødt, fast Lys, ved Ø.-Siden af det ydre N.-lige Løb til Bizerte Havn, er inddraget, og et rødt, fast Fyr tændt bag den N.-lige Bølgebryders Hoved. Flammens Højde: 27 Fod. Man skal gaa $\frac{1}{3}$ Kbl. V. om Fyret. 37° 16' 45" N. Br. 9° 53' 30" Ø. Lgd.

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

Ceylon. Point de Galle. En lille $\frac{4}{3}$ Fv. Klippe, Sealark Rock, er fundet i 6 å 7 Fv. Vand i Løbet til Point de Galle Havn, $\frac{5}{7}$ Kbl. S. 34° Ø. fra Point de Galle Fyr og i S. 34° V. fra Gibbet Island Ø.-Ende. 6° 1' N. Br. 80° 12' Ø. Lgd.

En 21 Fods Grund er fundet $\frac{5}{16}$ Kbl. S. 35° Ø. fra Point de Galle og i S. 34° V. fra Gibbet Island Ø.-Ende. 6° 1' N. Br. 80° 13' Ø. Lgd.

Omtrent midt i November 1907 udlægges:

En rød Kugletønde ved Bloomfield Rock, 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 51° Ø. fra Point de Galle Fyr.

En sort Kugletønde ved Sealark Rock, 5 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 34° Ø. fra Point de Galle Fyr.

En grøn Tønde S. for Midten af Vraget af „Secundra“ i Stedet for de to røde Tønder, som ligger der.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java. Batavia. Karang Besar. I Yderfarvandet til Batavia er fundet et Koralev med en mindste Dybde af 3 Fv. og c. $\frac{1}{2}$ Kbl. i Udstrækning. c. 1 Kbl. fra den hvide Spidstønde med Ballon ved Revet Saoc. 5° 55' 37" S. Br. 106° 40' 54" Ø. Lgd. Paa Karang Besar, Struisvogelklippen, er fundet en mindste Dybde af 2 Fv. 5° 53 $\frac{1}{2}$ S. Br. 106° 28 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Aleksandria i Ægypten er erklæret for smittet af Pest.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. Juli 1907. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. **Bredgade 36** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faae
Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

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

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkes-
tilfælde har mistet sin ven-
stre Underarm, søger snarest
en eller anden Beskæftigelse.
Vedkommende har Styrmands-
eksamen I og II Afdeling og
har sejlet som Styrmand i 5
Aar saavel om Bord i Sejl-
som Dampskibe. Billet, mrk.
„274“, modt. Bladets Kontor.

New Steamers for sale.

540/550 tons D. W. on 12'-0"
draft, delivery 5/6 weeks.
720/730 tons D. W. on 12'-9"
draft, delivery 7 weeks.
810/320 tons D. W. on 10'-1 1/2"
draft, delivery 7/8 weeks.

William Walker
Shipbuilder.

Maryport, England.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

I Anledning af forestaaende Oprensningsarbejder i Bom-
løbet vil der Natten mellem Søndag d. 21de og Mandag d.
22de ds. og paafølgende Nætter fra Kl. 7 Aften til Kl. 6
Morgen i selve Bomløbet blive arbejdet med en af Havne-
væsnets Uddybningsmaskiner med Pram paa Siden.

De Skibe, som skulle passere Bomløbet under Maskinens
Arbejde i forannævnte Tider, maa, inden de passere, varsko
Maskinen ved Fløjtesignal, hvorefter Maskinen da vil for-
hale til Orlogsværftets Side, saaledes at der mellem Uddyb-
ningsmateriellet og Toldbodbommens Yderende tilvejebringes
ca. 60 Fods Sejlvidde.

Som Tegn paa, at Forhalingen er udført, og at Gennem-
sejling kan finde Sted, vil der blive benyttet de i Havne-
reglementet § 9, Side 9 angivne Signaler, nemlig: Om Dagen
vises paa Toldbodbommen 2 Kugler som Signal til, at et
Nord fra kommende Skib kan gaa igennem, medens et Syd fra
kommende Skib maa stoppe, og 3 Kugler som Signal til, at
et Syd fra kommende Skib kan gaa igennem, medens et Nord
fra kommende Skib maa stoppe. En enkelt Kugle angiver,
at Gennemgang ikke kan finde Sted. Efter Mørkets Frem-
brud vil der i Stedet for Kuglesignalerne blive hejst over
Toldbodbommens grønne Ledefyr en Lanterne med hvidt Lys,
som angiver, at Løbet er spærret for Sejlads. Som Signal
til, at Gennemsejling kan finde Sted, vil nævnte hvide Lys
blive gjort usynligt ud mod den Side af Løbet, hvorfra det
kommende Skib vil kunne gaa igennem.

Sejlskibe tillades ikke at passere i forannævnte Tider.

Efter Mørkets Frembrud vil saavel Uddybningsmaskinen
som Toldbodbommens Yderende blive oplyste med kraftige
Lys.

Gennemsejlingen maa foregaa med yderste Forsigtighed.
Ovenanferte Bestemmelser Bortfalden ved Arbejdets
Afslutning vil nærmere blive bekendtgjort.

Kjøbenhavn, d. 17. Juli 1907.

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Juli 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	95 1/4	— 1/2	95 1/4 95 1/4
Danmark.....			70 3/4 72
Norden.....			98 94 3/4
Kjøbenhavn.....	70	— 1/4	69 3/4 70 1/4
Carl.....			89 91
Dannebrog.....	86 3/4		86 1/2 86 3/4
Skjold.....			69 71
Urania.....	53	— 52 1/2	52 52 1/2
Union.....	73 3/4		73 3/4 74 1/4
Dampsk. af 1896.....			86 87 1/4
Hejmdal.....			102 104
Østasiatiske.....	133	— 132 3/4	132 3/4 133
Østersøen.....			— —
Nordøen.....	25		25 26
Gorm.....			91 1/2 95
Torm.....			— —
Inga.....			— —
Cimbria.....			— —
Vesterhavet.....			116 125
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....			— —
Foren. Bugser-Selsk.....			55 70
Dansk-russisk Dampsk.....	89	— 88 1/2	87 87 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....			— —
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....			99 101
5 % Østasias. Komp.....			100 100 1/2
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....			— —
3 1/2 % uops. Stats.....	95 1/2	— 3/4—96	95 3/4 96
3 1/2 % Husejer Kreditk.....	84		84 84 1/2
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....			87 1/2 89 1/2
4 % — — 2. Serie..			92 92 1/2
4 % — — 1. — ..			96 98
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..			87 1/2 87 3/4
4 % — — 7. — ..			92 92 1/2
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..			91 1/2 93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..			92 92 1/2
Aktier.			
Nationalbank.....	147 1/4		147 147 1/2
Privatbank.....	120 3/4	— 1/2	120 1/2 120 3/4
Landmandsbank.....	130 1/4		130 130 1/2
Handelsbank.....	135	— 134 3/4	134 3/4 135
Grundejerbank.....	109 1/4	— 109	108 3/4 109 1/4
Burm. & Wain.....	90 1/2	— 1/4	90 90 1/2
Helsingørs Jærnsk.....			98 98 1/2
Sukkerfabr.....	169 1/2		169 1/4 169 1/2
Bryggeri Aktier.....	143 1/2	— 1/4	143 143 1/2

Vekselkurser d. 16. Juli 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.05	88.85
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Juli 1907.

Russiske Noter.....	214.90
4 % Russiske Consols.....	73.25
3 1/2 % — Boden Kredit.....	67.10
5 % Mexikanske 1899.....	100.50
5 % Rumænske Stats.....	101.40
4 % — — 1890.....	92.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Ug-
været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 56,000, „Ny foren. Dampsk.“ 16,000
„Norden“ 4,000, „Kbhvn.“ 6,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“
2,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 8,400, „Dampskibss. af 1896“
4,000, „Hejmdal“ 22,000, „Østas. Komp.“ 92,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenelager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Bløge- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Selvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufveri forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Överretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankers og Kæder haves til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Knutzen & Montgomery.

Indehavere:

M. Jacobsen. K. Roth.

Dansk Skibshandel.

Sunderland.

Seaham Harbour.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Husk

Petersen-Faxe's
Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmøld“.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- 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.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Frederiksberg Allé 21.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

Herved meddeles det d'Hrr. Medlemmer af **Søjlskibs-Afdelingen**, at Forhyringsliste for 1907 kun vil være at indsende til Foreningen een Gang, nemlig ved Aarets Udgang.

De fornødne Lister vil til sin Tid rettidig blive d'Hrr. Medlemmer tilstillet.

Galease „Olga“,

drægtig 24 Reg.-Tons, godt og stærkt bygget, vel vedligeholdt i alle Maader, forsynet med 16 HK. Petroleumsmotor, er paa Grund af Ejerens Sygdom billig til Salg, naar Handel kan ske snart. Skibet er i fast Cementfart fra Aalborg.

Lysthavende bedes henvende sig til

C. P. Eisenreich, Lemvig.

Sm. Skonnert „Saga“,

261 Tons Netto, bygget 1898 af Eg. S. S. A. 1. 1. til September 1909, kobret 1904, 425 Tons d. w. paa 13 Fods Dybgaaende, c. 140 Stds, beliggende i Marstal, er til Salg ved

Skibsbygmester L. J. Bager, Jun.
Marstal.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førerer tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. Juli 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: Burmeister, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1431. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

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

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

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Efft., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

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

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaset fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hølleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 1173

1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinssbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Sæssurance.

Telefon Nr.

124.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal.

Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.

Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

(forhen Martin Nissén)

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorchjensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud

Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Willes Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der pantager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palsø 470 x.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

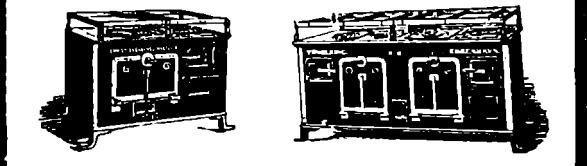
Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

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

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART

FØR LANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 95

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Peteraburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavol paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsejede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. & COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af **TAYLOR'S** Tynos Isoleringmaterier af Intusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton) i bulk og pressede Plader. Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Bedningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Støvsæbedriften
Sofarissafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 21.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn, Privattelefon Vester 510.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Hørsekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7282.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller.

Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faget benyttende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for
Lanterner.

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

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Selvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Husk.
Varene bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
St. Petersburg Tigr.: „Hansen“
Cronstadt Tigr.: „Hansen“

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufverl förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Unlon“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).
Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.
Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.
HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.
J. Nielsen, Odense
Skibs- og Bådebyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.
Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.
Emil Starck
Skibsmægler.
Åbo. Finland.
Telegr.-adr. „Starcken“.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Telegramadr.:
„Smiths“
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibe-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.
Telf. 162 Tlf. 162

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havs til Salg.

Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Juli 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
Danmark.....	71	71	72
Norden.....	94 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
Kjøbenhavn.....	68 $\frac{1}{2}$	68	68 $\frac{1}{2}$
Carl.....	90 $\frac{1}{4}$	89 $\frac{3}{4}$	90
Dannebrog.....	87 — $\frac{1}{4}$	86 $\frac{3}{4}$	87
Skjold.....	66 $\frac{3}{4}$ — 67	66 $\frac{1}{2}$	66 $\frac{3}{4}$
Urania.....		48	50
Union.....	72 $\frac{1}{2}$	72 $\frac{1}{2}$	73 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896.....	87 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{4}$	87 $\frac{3}{4}$
Hejmdal.....	103 $\frac{1}{2}$	103 $\frac{1}{4}$	104
Østasiatiske.....	132 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$	131	131 $\frac{1}{4}$
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		23	30
Gorm.....		90	98
Torm.....		77	77
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		23	32
Foren. Bugser-Selsk.....		59	70
Dansk-russisk Dampsk.....	87 $\frac{1}{2}$ — 87 — $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{2}$	87
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....		100	101
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.....		96	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.....	83 $\frac{3}{4}$	83 $\frac{1}{2}$	84
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhn.s Kreditf.....		86 $\frac{3}{4}$	88
4 % — — 2. Serie..	91 $\frac{1}{4}$ — 90 $\frac{3}{4}$	90 $\frac{3}{4}$	91
4 % — — 1. — ..		95 $\frac{3}{4}$	97
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6. — ..	85 $\frac{1}{4}$	85 $\frac{1}{2}$	86 $\frac{1}{2}$
4 % — — 7. — ..		91	91 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3. — ..	90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{4}$	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{3}{4}$
Aktier.			
Nationalbank.....		147 $\frac{1}{2}$	148 $\frac{3}{4}$
Privatbank.....	119 $\frac{3}{4}$	119 $\frac{1}{2}$	120
Landmandsbank.....		129	129 $\frac{1}{2}$
Handelsbank.....		134 $\frac{1}{4}$	135
Grundejerbank.....	107 $\frac{1}{4}$	107	107 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain.....	89 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	89	89 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk.....		98 $\frac{1}{2}$	100
Sukkerfabr.....	169 — 168 $\frac{3}{4}$	168 $\frac{1}{2}$	168 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier.....		141 $\frac{1}{2}$	142 $\frac{1}{2}$

Vekselkurser d. 30. Juli 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.23	18.19
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	75.90	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Juli 1907.

Russiske Noter.....	215.60
4 % Russiske Consols.....	73.10
3 $\frac{8}{10}$ % — Boden Kredit.....	66.80
5 % Mexikanske 1899.....	100.30
5 % Rumænske Stats.....	100.30
4 % — — 1890.....	90.75

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

„Foren. Dampsk.“ 18,000, „Ny foren. Dampsk.“ 22,000, „Norden“ 4,000, „Kbhvn.“ 40,000, „Carl“ 30,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 26,000, „Urania“ 46,000, „Dampskibss. af 1896“ 10,000, „Nordøen“ 6,000, „Østas. Komp.“ 194,000, „Union“ 6,000, Dansk-Russisk Dampsk. 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYH“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønstre samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 842

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Skib til Salg.

Jagt „Lykkens Prøve“ af
Marstal, laster c. 1200 Centner
dv., sejler uden Ballast, i sejl-
bar Stand, er til Salg ved
Henvendelse til

Sagfører Nielsen
Marstal.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv
Engl., svenske, norske og tyske
Admiralitets Kort.

Lager af
Imray's Kort, Nautiske Bøger

Nyt! Ny!

Privat Telegraf Code
Kr. 1,50.

Blankensteiners Eftf.
Capt. Wm. Jensen.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser!

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkes-
tilfælde har mistet sin ven-
stre Underarm, søger snarest
en eller anden Beskæftigelse.
Vedkommende har Styrmands-
eksamen I og II Afdeling og
har sejlet som Styrmand i 5
Aar saavel om Bord i Sejls-
som Dampskibe. Billet, nrk.
„274“, modt. Bladets Kontor.

Erfaren Sejlskibsstyrmand
ønsker Hyre paa Langtart.
Billet med Oplysning om Rej-
sen og Hyrens Størrelse bedes
tilsendt

J. Rasmussen

Gl. Hattenæs pr. Siikeborg.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lin i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taa
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22 $\frac{1}{2}$. Copenhæve 42

Ny Motorlægtter til Salg.

Bæreevne c. 90 Tons, Alpha Motor med 40 HK., 2 sto-
Luger, 2 Spil med separat Alpha Motor. Dybgaende 5 Fo
Henvendelse til Dampskibsselskabet „Frømt“, Kjøbenhav

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagn i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i
faste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

De private Assurandøurer lin i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige fa
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

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

Falkland Islands. Cape Pembroke. Cape Pembroke Fyr ved indløbet til Port Stanley er forandret til et hvidt Blinkfy, der hver 0 Sek. viser Et-Blink, Blink $\frac{1}{10}$ Sek., Morke $9\frac{1}{10}$ Sek. Flammens højde: 96 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Det lyser fra N. 29° Ø. gennem N. og V. til S. 56° V. og desuden ind i Berkeley Sound og i Port William og Port Harriet, saa vidt det ikke skjules af Land. Højt, 68 Fod højt Taarn med et hvidt Bælte. $51^{\circ} 41' 2''$ S. Br. $57^{\circ} 2''$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Cap Dosne. Cap Dosne faste Fyr viser nu hvidt Lys fra N. 15° V. gennem N. til N. 23° Ø., rødt Lys fra N. 23° Ø. gennem Ø. til S. 75° Ø. og hvidt Lys fra S. 75° Ø. gennem S. til S. 45° V. I øvrigt er Fyret uforandret. $42^{\circ} 29' 5''$ N. Br. $3^{\circ} 7' 57''$ V. Lgd.

Korsika S.-Kyst. Ile Eccica N. En 16 Fods Klippe ligger $1\frac{1}{2}$ Kbl. N. 10° V. fra Ile Eccica Ø.-Pynt. $41^{\circ} 35' 26''$ N. Br. $8^{\circ} 46' 7''$ Ø. Lgd.

Korsika N.-Kyst. Ile de Centuri. En 11 Fods Klippe ligger i anse de Morsiglia, $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 30° Ø. fra Klippen, som falder tor, den S.-lige Del af Bugten, c. $2\frac{1}{2}$ Kbl. S. 44° Ø. fra Baaken paa Ile de Centuri. $42^{\circ} 57' 35''$ N. Br. $9^{\circ} 20' 50''$ Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Kanal von Zuri. Bacvica N. Paa Grunden, om strækker sig ud mod N. fra Klippen Bacvica, mellem Ærne Zuri g Kurba Vela, er der kun 3 Fod Vand. $30^{\circ} 40'$ N. Br. $15^{\circ} 3'$ Ø. Lgd.

Curzola. Racisca. Paa Molehovedet i Racisce Havn paa Curzola S.-Kyst er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 2 Kml. $42^{\circ} 58'$ N. Br. $17^{\circ} 1'$ Ø. Lgd.

Rusland. Golf of Perekop. Djarulgatski Bay. Skadovsk. Skadovsk Pier er borttaget, og det røde Fyr paa dens Yderende samt et hvide Fyr i Byen, der tilsammen var Ledefyr til Havnen, er lukket. Der er udgravet til 15 Fods Dybde, men Lobet dertil er ikke fuldført. $46^{\circ} 6'$ N. Br. $32^{\circ} 53'$ Ø. Lgd.

Novorossisk. Den røde og hvide Spiritoude ved Middle Ground, Kml. S. 49° V. fra Penai Fyr, er ombyttet med en sort Spiritoude med Kegle med Spidsen opad. Den sorte og hvide Spiritoude ved Penai Bank er inddraget, og en rød Spiritoude med Kegle med Spidsen nedad udlagt i 34 Fod Vand 1 Kbl. Ø.-ligere. 1, 3 Kml. S. 24° V. fra Penai Fyr, der ligger paa $44^{\circ} 40'$ N. Br. $37^{\circ} 53'$ Ø. Lgd.

Algier. Cap de Fer. I Slutningen af 1907 oprettes en Semaphortatiou paa Cap de Fer. Dens Kendings Bogstaver bliver A K X J.

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

Forindien V.-Kyst. North Konkam Kyst. Arnala. Et fast Fyr, er viser hvidt Lys, undtagen fra S. 46° V. til V., hvor Lyset er rødt, er tændt ved Arnala. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 0 Kml. Det skjules af Fort Arnala fra N. 54° V. til N. 67° V. og fra N. 79° V. til N. 80° V. Linseapparat af 6te Orden. Jerubaake, 1 Fod høj. $19^{\circ} 27' 0''$ N. Br. $72^{\circ} 44' 10''$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Simaloer S.-Kyst. Et Rev med under 3 Fv. and er fundet fra Tandjoeng Lambajo i S. 52° V. og fra V.-Pynt af aocereu-cu-baai i S. 10° Ø. $2^{\circ} 32' 15''$ N. Br. $96^{\circ} 0' 10''$ Ø. Lgd.

Et Rev paa $2^{\circ} 36' 15''$ N. Br. $95^{\circ} 48' 55''$ Ø. Lgd.

Et Rev, fra Tandjoeng Lambajo i S. 83° V. og fra Tandjoeng abongau i S. 12° Ø. $2^{\circ} 32'$ N. Br. $95^{\circ} 55'$ Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Langsarbaai. Biringgeul. Telok Dalam Goul. en sorte Lystoude, der viser hvidt Lys med Formorkelser, paa Ø.-Siden af Farvandet over Barren mellem Langsarriariv og Telok Dalam eul, ligger 9 Kbl. N. 20° Ø. fra Øen Rawan Ø.-Pynt.

I Biringgeul er en sort Stumptoude uden Nummer udlagt i 13 od Vand, $3\frac{1}{2}$ Kml. N. 30° Ø. fra Pasir Poetih Fyr. $4^{\circ} 35'$ N. Br. $3^{\circ} 1'$ Ø. Lgd.

China. Swatau. Good Hope Cape. En Grund, hvorpaa der over Sten findes 4, $4\frac{1}{2}$ og 5 Fv., er fundet i Indløbet til Swatau. Fv. Stenen ligger $4\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. fra Good Hope Cape og i S. 43° Ø. a Toppen af Green Island. $23^{\circ} 14'$ N. Br. $116^{\circ} 48'$ Ø. Lgd.

$\frac{1}{2}$ og 5 Fv. Stenene ligger henholdsvis $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 9° Ø. og $1\frac{1}{2}$ bl. N. 22° Ø. herfra. Sugarloaf Fyr overet med Ø.-Siden af Bill Isud i N. 33° V. leder $1\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. om Grundene.

Yang Tsa Kiang. Woosung River. For Besejlingen af Woosung derbarre og Yderbarre gælder følgende Bestemmelser:

Skibe, som har Strømmen imod, skal vente til Skibe, som har rommen med, er passeret. Skibe, som indhenter et andet, maa upe deres Fart saaledes, at det indhentede Skib passerer Barren rst. Det er forbudt at passere Barren, naar Signalerne i Woosung giver mindre Vand end Skibets Dybgaende. Undertiden findes t dybeste Vand ikke i Ledelinierne, hvorom Underretning kan faas s Harbour Master i Shanghai eller i Woosung. Skibe, der ankrer len for Woosung, maa holde sig vel klar i Ledelinien.

Japan. Gulf of Tokyo. Shinagawa Bay. Et Telegrafkabel er lagt over Shinagawa Bay mellem Yetelu Jima, Fugakawa og hima Inddæmning ved Rokuo Gawa. Det er afmærket med 9 umptonder med Trekant paa Toppen.

Naikai. Shimonoseki Strait. Hayatomo Strait Ø. Paa N.-Siden af det Ø.-lige Indløb til Hayatomo Strait er følgende Grundt fundet: 4 Fv. Grunden Higashi No Koyokoze, 3, Kbl. N. 80° Ø. fra Dan No Ura Fyr $3\frac{1}{2}$ Fv. Grunden Nishi No Koyokoze, 2, Kbl. N. 89° Ø. fra Dan No Ura Fyr. En 4 Fv. Grund 2, Kbl. N. 88° Ø. fra Dan No Ura Fyr.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Djedda ved Røde Hav er erklæret for pestfri.

INDHOLD:

Navigationsvæsnets Ordning. — Kjøbenhavn, den 1. August 1907. — Sø- og Handelsretsdomme. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibeftterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“. Telef. Nr. 4634

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %

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

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne

LANDMANDSBANKEN

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbm. And. Raasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Stockholm Skærgaard. Tjårven. Tre røde Lystonder, der hver 3 Sek. viser hvidt Et-Blink, er til Forsøg udlagt ved Tjårven inden for 3 Kbl. Afstand fra Fyret.

Finland. Finske Bugt. Ekholm V. En 4 Fods Sten er fundet 5 Kbl. N. 62 1/2° V. fra Ekholm Fyr. En hvid Stage med nedadvendt Kost er i 6 1/2 Fv. Vand udsat NV. for Stenen. Ekholm Fyr: 59° 41' N. Br. 25° 49' O. Lgd.

Rusland. Finske Bugt. Surop. Surop Klokke-tonde er ombyttet med en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost.

Vindau. En Klokke-tonde er udlagt i 6 1/2 Fv. Vand 5 2/3 Kbl. fra Vindau Ydermøle, i Havnekanalens Midtlinie.

Tyskland. Papenwasser. I Papenwasser, Stepenitzer Bucht, viser Lystønderne G og H indtil videre grønt, fast Lys.

Greifswalder Oie H. Vragmasten 5 Kml. Ø. i N. for Greifswalder Oie findes ikke.

Kieler Bucht. Den røde Lystønde »Kiel«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse, Lys 4 Sek., Morke 4 Sek., ligger paa 54° 31' 35" N. Br. 10° 16' 12" Ø. Lgd.

Kieler Havn. Sticken Hörn. I Sticken Hörn opføres en Due d'Albe, hvorfra vises en hvid Lanterne. 54° 23' 6" N. Br. 10° 10' 20" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Tønsbergfjord. Fra 30te Juli til 20de August 1907 ligger Somner paa Ø- og paa V.-Siden af Veierland, V. for to i hvert Sund liggende Bojer, der ligger NV. t. V. og SO. t. Ø. for hinanden. Man skal gaa Ø. om Bojerne, der er røde med hvidt Topmærke, og om Natten viser hvidt, fast Lys.

Utvaare. Utvaare Fyrlampe, der viser Lys med Formørkelse, er nu tændt. Lyset er rødt fra N. 57° Ø. gennem Ø. til S. 86° Ø. fri S. om Steinsboerne, hvidt derfra til S. 18° Ø., fri Ø. om Gjeslingerne og Østre Flua, rødt derfra gennem S. til S. 25° V., fri V. om Gjeslingerne og Kletten, hvidt derfra til S. 89° V., fri S. om Lindesnes, rødt derfra gennem V. til N. 52° V., fri S. om Smellen og Grundflua, hvidt fra N. 22° Ø. til N. 31° Ø. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 9 Kml. for hvidt, 7 Kml. for rødt Lys. 57° 58' 20" N. Br. 7° 13' 0" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Sylt. Rote Kliff. Den Ø-lige Grænselinie for den røde Vinkel i Rote Kliff Fyr er ikke N. 40° Ø. men N. 33 1/2° Ø.

Fyrskibet »Amrumbank«. Ved Fyrskibet »Amrumbank« er som Stationstønde udlagt en rød Spiritønde med rød Ballon.

Weser. I sidste Halvdel af Juli 1907 ombyttes Fyrskibet »Weser« midlertidigt med et Reservefyrskeb.

Nordergründe. Paa Nordergründe ligger nu 8 Tønder til Brug ved Opmaalning.

Jade. Blaue Balje og Ahne. I Blaue Balje ligger den rød og sort stribede Banketonde B/A nu i 28 Fod Vand. 53° 48' 3" N. Br. 7° 59' 20" Ø. Lgd.

Følgende serie Tønder er ombyttet med sorte Spidstønder: B/1 i 17 Fod Vand, 53° 47' 41" N. Br. 7° 59' 21" Ø. Lgd. B/2 i 17 Fod Vand, 53° 47' 18" N. Br. 7° 59' 12" Ø. Lgd. B/3 i 24 Fod Vand, 53° 46' 56" N. Br. 7° 58' 55" Ø. Lgd. B/4 i 17 Fod Vand, 53° 46' 19" N. Br. 7° 58' 23" Ø. Lgd.

I Ahne er udlagt: Sort Spidstønde A/1 i 16 Fod Vand, 53° 32' 2" N. Br. 8° 12' 33" Ø. Lgd. Sort Spidstønde A/2 i 13 Fod Vand, 53° 31' 24" N. Br. 8° 13' 30" Ø. Lgd. Rød Spirtønde A/C med Arme i 13 Fod Vand, 53° 31' 5" N. Br. 8° 13' 55" Ø. Lgd.

Fyrskibet »Geniusbank« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskeb inddraget.

Norderney Zeegat. Dovetief og Busetief. I Dovetief har de fire røde Spidstønder nu A, B, C og D. de to røde Stumpønder i Zeegat har E og F, og de to røde Spirtønder i Riffgat har G og H. Tønden ved Adskillelsen af Ledge Løb i Busetief har nu to Diamanter som Topbetegnelse.

Holland. Zeegat van Zierikzee. Roompot. Schaar van Onrust. I Schaar van Onrust er en Spidstønde Nr. 1 a udlagt i 17 Fod Vand. 51° 36' 24" N. Br. 3° 37' 28" Ø. Lgd. Dybden er betydeligt formindsket.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Irland Ø.-Kyst. Donaghadee Sound. I Donaghadee Sound er følgende Grunde fundet:

En 2 Fv. Klippe, 11 1/4 Kbl. N. 2° Ø. fra Donaghadee Harbour Fyr og i S. 52° Ø. fra Bush Rock, En 3 1/2 Fv. Klippe 10 1/4 Kbl. N. fra Donaghadee Harbour Fyr, og i S. 44° Ø. fra Bush Rock; muligvis er der endnu mindre Vand paa den. Donaghadee Fyr: 54° 38' N. Br. 5° 31' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Nova Scotia SV.-Kyst. Cape Sable Island. Clarke Harbour. I Clarke Harbour er Spirtønderne inddraget og følgende Tønder ud-

lagt i deres Stod: En sort Stumpønde paa SV.-Enden af Kelp Shoal, en rød Kugle-tonde paa NØ.-Enden af Kelp Shoal, en rød Kugle-tonde paa NØ.-Enden af Seal Rock, og en sort Stumpønde paa V.-Enden af Elzear's Shoal.

Nova Scotia. Gut of Canso. Peninsula Shoals. En rød Klokke-tonde er i 10 Fv. Vand udlagt 1/2 Kml. S. 8° V. fra Peninsula Point S.-Spids. 45° 30' 34" N. Br. 61° 11' 0" V. Lgd.

Cape Breton Island. Sydney Harbour. Sydney Harbour Ledefyr er forandret saaledes: Forfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek. Linseapparat af 4de Orden. Bagfyret er forstærket. Linseapparat af 1de Orden.

New Brunswick Ø.-Kyst. Shippigan Island. Shippigan Gully. Fyret paa Sandburren paa Ø.-Siden af det S.-lige Indløb til Shippigan Gully er nu et hvidt Blinkfyret, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 52 Fod. Linseapparat af 3die Orden. 52 Fod højt Taarn.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Booth Bay. Cuckolds. Paa den Ø.-ligste Cuckolds Islets er tændt et hvidt Blinkfyret, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 57 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Det vises fra et lavt Taarn paa Fyrpasserholigen ved Taagesignal Stationen, 1/2 Kml. S. for Cape Newagen. 43° 46' 47" N. Br. 69° 39' 27" V. Lgd.

Massachusetts. Gloucester Harbor. En Undervands Klokke-tonde er til Forsøg udlagt i 11 1/2 Fv. Vand ud for Eastern Point. Tønden er en rød Spidstønde mærket EX-2, og ligger fra Eastern Point Fyr i S. 3° V., og fra Cape Ann S.-lige Fyr i S. 45 1/4° V.

Boston Bay. Marblehead. Følgende Tønder ligger fremtidig ude fra 25de Maj til 1ste Oktober: Corinth Race Mark hvide Spirtønde Nr. 3 i 21 Fv. Vand, fra Halfway Rock Baake i S. 16 1/2° V., og fra Roaring Bull Baake i S. 34 1/4° Ø. Northern Guide hvide Spirtønde med hvidt Flag i 8 Fv. Vand, fra Cat Island Baake i S. 20 1/4° V. og fra Marblehead Fyr i S. 82 1/2° Ø.

Boston Harbor. En elektrisk Undervands Klokke er til Forsøg udlagt i 10 1/2 Fv. Vand ud for Point Allerton, fra Harding Ledge Baake i N. 4° Ø. og fra Boston Fyr i S. 88 1/4° Ø. Klokken, over hvis øverste der er 7 Fv. Vand, er afmærket med en hvid Spirtønde. Naar Klokken lyder, giver den hver Minut 22 Slag.

Gallups Island. En Baake med Stage og sort, liggende Tønde, er opført ved Lavvandsmærket paa Ø.-Enden af Gallups Island, fra Lovells Island bageste Ledefyr i S. 8 1/2° V., og fra Boston Fyr i S. 85 1/2° V.

Weymouth Fore River. I Weymouth Fore River er følgende Tønder udlagt i 18 Fod Vand ved det gravede 18 Fods Løb, der forer til Skibsbyggeriet: Houghs Neck Flats Spirtønde A 2, fra Windmill Point Fyr i S. 16 1/4° V. og fra Grape Island højre Kant i N. 31° V. North Weymouth Flats Spirtønde Nr. 3, fra Huset paa Raccoon Island i S. 15 1/4° V., og fra Eastern Neck venstre Kant i S. 60 1/2° V. Gull Point Flats Spirtønde Nr. 4, fra Huset paa Raccoon Island i S. 23 1/4° V., og fra Eastern Neck venstre Kant i S. 64° V.

Chelsea River. En 17 Fod høj, umalet Baake er i 4 Fod Vand opført ved Indløbet til Chelsea River, fra East Boston Reservoir højre Kant i N. 55 1/4° V., og fra Bunker Hill Monument i N. 60° Ø.

Chesapeake Bay. Fyrskibet »Tail of the Horseshoe« Nr. 46 er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskeb Nr. 7. Det viser samme Fyr som Nr. 46, men Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa slaaes Ti-Slag hver 30 Sek.

North Carolina. Pamlico Sound. Neuse River. I Neuse River er den røde Spirtønde Nr. 2 ved Indløbet til Adams Creek og Stumpønde Nr. 3 paa N.-Enden af Garbacon Shoal inddraget.

Cedar Island Bay. Ved Indløbet til Cedar Island Bay er i 12 Fod Vand udlagt Cedar Island Shoal sorte Spirtønde Nr. 1, fra venstre Kant af S.-Pynten ved Indløbet til Cedar Bay i S. 84° V. og fra Swan Island SO.-Ende i S. 34 1/4° Ø., og i 11 Fod Vand Swan Island røde Spirtønde Nr. 2, fra Pynten paa V.-Siden af Indløbet til North Bay i N. 30° V., og fra Raccoon Key venstre Kant i S. 68° Ø.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Choctaw Pass. Choctaw Pass Channel bageste, hvide, faste Ledefyr er nu atter tændt, og det midlertidige Fyr slukket. Flammens Højde: 43 Fod. 30° 39' 40" N. Br. 88° 1' 8" V. Lgd.

Texas. Brazos River. Den mindste Dybde paa Barren i Mundingen af Brazos River er 17 1/2 Fod.

Aranzas Pass. I Aranzas Pass er Løbet mellem Damningen og Revet meget forandret, men den mindste Dybde er 16 Fod. Mængde Banker mangler. Det er farligt at staa ind uden Lods.

Cuba S.-Kyst. Guantanamo Bay. Fishermans Point. Paa Fishermans Point er tændt to Ledefyr: Forfyret er et rødt, fast Fyr Flammens Højde: 19 Fod. Rod Fyrløb med rød Skive, 19° 54' 39" N. Br. 75° 9' 27" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, 4 1/4 Kbl. S. 80 1/4° Ø. fra Forfyret. Hvid Fyrløb med hvid Skive.

Den røde Lystønde ud for Pynten er inddraget.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kund Barren i Maj 1907 i 9 Dage passeres af Skibe med et Dybgauende 11, Fod.

Singapore 26. Juli. — Siberien, Madsen, ank. til Gøteborg 29. Juli. — Cambodia, Knudsen, ank. til Capetown 26. Juli.

Betasiatisk Kompagni; Vestindisk Afdeling. St. Croix, Ingemann, afg. fra St. Thomas 27. Juli. — St. Jan, Rambusch, afg. fra Paramaribo 29. Juli. — St. Thomas, Hansen, afg. fra London 30. Juli.

Ærs. Energi, Svane, er ank. til Kolding. — Erindring, Nielsen, ank. til Burntisland 26. Juli. — Enigheden, Jensen, ank. til Torne 24. Juli.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ankom til Rotterdam 27. Juli. — Lars Kruse, Mathiesen, ankom til Ghent 25. Juli. — St. St. Blicher, Christensen, afgik fra Stralsund 28. Juli. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Blyth 29. Juli. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Trångsund 30. Juli. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Kbhvn. 30. Juli sydg. — Ajax, Brorsen, ankom til Rendsburg 27. Juli. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afgik fra Riga 29. Juli. — Alfred Hage, Ellekilde, ankom til Methil 27. Juli. — N. F. Høffding, van Deurs, ankom til London 30. Juli.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ankom til St. Petersborg 30. Juli. — London, Bom, ankom til Velzen 29. Juli. — Paris, Tholander, ankom til Methil 26. Juli. — Bryssel, Boeck-Hansen, afgik fra Heplotsund 28. Juli til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ankom til Rotterdam 26. Juli. — Wien, Schmidt, ankom til Kbhvn. 28. Juli. — Roma, v. Thun, ankom til Riga 25. Juli.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afgik fra Swinomünde 30. Juli til Lowisa. — Clara, Magleby, ank. til Boness 29. Juli. — Kai, Kurtzhals, ank. til Kbhvn. 30. Juli. — Erik, Poulsen, ankom til Burntisland 28. Juli. — Josey, Damm, ank. til Stettin 27. Juli. Ulrik Holm, Bønnelycke, afg. fra Methil 30. Juli til Neufahrwasser. — Willi, Colding, Frederiksen, ank. til Brahe 27. Juli. — Angantyr, Holm, ank. til Brügge 28. Juli. — Bogatyr, Egenfeldt-Nielsen, ank. til Kronstadt 24. Juli. — Farmatyr, Nielsen, afgik fra Burntisland 30. Juli til Kbhvn. — Veratyr, Villadsen, ankom til Kotka 29. Juli. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Methil 30. Juli til Kbhvn. — Absalon, Grau, ankom til Yxpila 19. Juli.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Ghent 24. Juli. — Freja, Nielsen, ankom til St. Petersborg 26. Juli. — Hertha, Rasmussen, ank. til Grimstad 28. Juli.

Karl A. Malmberg & Co. Tor, Hürstedt, afg. fra Faaborg 29. Juli til Limhamn. — Roma, Larason, ankom til Riga 27. Juli. — Ivete, Frijs, ankom til Danzig 26. Juli.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Comq. Annette Furness, Larsen, ankom til St. Petersburg 19. Juli. — Lady Furness, Clausen, ank. til Kbhvn. 22. Juli.

Europa. Europa, Hunsen, ank. til Ghent 30. Juli. — Tyskland, Danstrup, ank. til Wear 29. Juli. — Frankrig, Friis, ank. til Helsingør 29. Juli. — Belgien, Nielsen, ank. til Methil 28. Juli.

Ocean. Norman, Rosbæk, ankom til Hull 21. Juli. — Allan, Nielsen, ankom til Boness 26. Juli.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, ankom til Thybøen 30. Juli, bestemt til Thisted. — Emilie, Nielsen, ankom til Falmouth 25. Juli.

Renne. Sigurd, Hansen, ankom til Kalmar 23. Juli. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Karrebæksminde 24. Juli. — Argus, ankom til Frederikshavn 25. Juli. — Gudmund, ank. til Gøteborg 26. Juli. — Herman Olsen, Knudsen, ank. til Flensborg 27. Juli. — Perven, Bidstrup, pass. Sandhammeren 27. Juli. — Neptun, Køller, ankom til Kbhvn. 26. Juli.

Svendborg. Triton, Nielsen, ankom til Point l'Abbe 22. Juli. — Embla, Mikkelsen, ankom til Odense 22. Juli. — Standard, Rasmussen, ank. til Setubal 22. Juli. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Langesund 23. Juli. — Valkyrien, Hansen, ankom til Sabel d'Olonne 21. Juli. — Hertha, Hansen, ankom til Morlai 22. Juli. — Venus, Jensen, ankom til Kbhvn. 23. Juli. — Helge, Carlsen, ankom til Point l'Abbe Red 19. Juli. — Rossing, Larsen, ankom til Fowey 23. Juli. Zampa, Petersen, ankom til Courseulles 24. Juli. — Cornwall, Petersen, ankom til Bridgewater 24. Juli. — Activ, Mouritzen, ankom til Bordeaux 23. Juli. — Arne, Jørgensen, ank. til Bogense 23. Juli. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. til Københavns Red 24. Juli. — Dora, Rasmussen, ankom til Newcastle 24. Juli. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til St. Valery 24. Juli. — Kirstine, Sørensen, ankom til Kiel 24. Juli. — Leif, Andersen, ankom til Point l'Abbe 25. Juli. — Vera, Jensen, ankom til Gestemünde 25. Juli. — Psyke, Nielsen, ankom til Wilborg 24. Juli. — Primula, Carlsen, ank. til Kotka 26. Juli. — I. N. Nielsen, Olsen, ankom til Petersborg 27. Juli. — Martinussen, Petersen, ankom til

Newcastle 27. Juli. — Pallesen, Jensen, ank. til St. Petersborg 27. Juli. — Elisabeth, Larsen, ankom til Blyth 27. Juli. — Ruth, Falentin, ank. til Sundsvall 25. Juli. — Noa, Jørgensen, ankom til Ørnskjoldsvig 28. Juli. — Agnes, Andreassen, ankom til Bridport 28. Juli. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Karrebæksminde 28. Juli. — Najaden, Rasmussen, ank. til London 28. Juli. — Olga, Rasmussen, ankom til Lübeck 29. Juli. — Alfrede, Hansen, ankom til Archange'sk 28. Juli. — Jens, Eriksen, ankom til Skellefteå 28. Juli. — Caroline, Bom, ank. til Flensborg 28. Juli. — Concordia, Henriksen, ank. til Gefle 28. Juli.

Ærs. Diana, Hansen, ank. til St. Johns 22. Juli. — Hejmdal, Eriksen, ankom til Falmouth f. O. 23. Juli. — Argus, Thomsen, ankom til Kbhvn. 22. Juli. — M. Hay, Petersen, ank. til Ramsey 22. Juli. — Merkur, Friis, afg. fra Sundsvall 19. Juli. — Viking, Weber, ankom til Swinemünde 23. Juli. — Salvador, Fabricius, ank. til Scarbro 23. Juli. — Alma Marie, Andersen, ankom til West Wemyss 24. Juli. — A. H. Friis, Rasmussen, ankom til Kronstadt 24. Juli. — Hertha, Krull, ank. til Douglas 24. Juli. — Bien, Petersen, ankom til Åbo 24. Juli. — Eos, Christensen, ank. til West Wemyss 24. Juli. — Concordia, Madsen, ank. til Laurvik 24. Juli. — Smart, Christensen, ank. til Reykjavik 24. Juli. — Ruth pass. Dungeness 23. Juli for vestg. — Fredensborg, Kisby, anløb Barbados 5. Juli bestemt til La Vela de Cow. — Paimpa, Svendsen, ankom til Pillau 27. Juli. — Arietis, Andersen, ankom til East Loch Tarbord 26. Juli. — Ruth, Eriksen, ank. til Portleven 26. Juli. — I. Koefoed, Andersen, ank. til Svendborg 27. Juli. — Marthing, Friis, ankom til Charlestown 27. Juli. — Neptun, Jensen, ankom til Swinemünde 26. Juli. — Johanne, Stegmann, ankom til Carlshamn 27. Juli. — I. Koefoed, afgik fra Flensborg 26. Juli til Svendborg. — Wemyss Castle, Bandholm, ankom til Leith 25. Juli. — Karen, Boye, ank. til Wütö 26. Juli. — Spurven, Petersen, ankom til Rønne 25. Juli. — Mathilde, Hansen, ank. til Porsgrund 26. Juli. — Vega, Hansen, ankom til Frederikstad 26. Juli. — Rise, ank. til Falmouth 26. Juli. — Freya, Petersen, ankom til Aalborg 25. Juli. — Ami, Christensen, ank. til Larvik 26. Juli. — Nathalie, Eriksen, ank. til Indian Harbour 29. Juni. — Forening, Hansen, ankom til Frederiksstad 29. Juli. — Ceres, Friis, ankom til Kragerø 29. Juli. — Mariane, Andersen, ankom til Grangemouth 27. Juli. — Albertine, Madsen, ank. til Randers 27. Juli. — Kronen, Hermansen, ank. til Gefle 28. Juli. — Apollo, Albertsen, ankom til Sarpsborg 28. Juli. — Johanne, Østermann, ankom til Kronstadt 27. Juli. — Anne, Jacobsen, ankom til København 27. Juli. — Skjold, Nielsen, ank. til Warkworth 29. Juli. — Vera, Mygind, ank. til Liverpool 29. Juli. — Elise Marie, Olsen, ank. til Libau 29. Juli. — Freja, Nielsen, ankom til Halifax 29. Juli.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., ienholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg. Telefon 43. København, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Sjælland N. Tisvilde. I Anledning af Skydevelser ved Tisvilde er følgende Foranstaltninger truffet:

En Flagstang er rejst 1,300 Alen Ø. for Liseleje, 1,100 Alen fra Kysten, og en anden Flagstang i Tisvilde-Hegn V.-Ende, 1,100 Alen fra Kysten. De Dage, da Skydning foretages, hejses Splitflag paa Flagstængerne 1 Time før Skydningens Begyndelse, de nedhales ved Skydningens Ophor.

3 sorte Tønder med rødt Flag er udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i en Afstand af c. 5,000 Alen fra Land og med en indlydres Afstand af c. 2,000 Alen.

Naar Splitflagene er hejst, er det forbundet med Livsfare at færdes mellem Tønderne og Land.

Der skydes paa følgende Dage: Den 10de, 12de—16de, 22de, 23de, 26de, 27de, 29de og 30te August samt 1ste, 3die, 7de, 9de, 11te og 12te September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em., den 5te og 6te September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em.

Sundet. Nordre-Flint. Den røde Lystonde Nordre-Flint, der viser hvidt Et-Blink hver 1/4 Minut, Blink c. 5 Sek., Morke c. 10 Sek., er udlagt. Den inddrages i Begyndelsen af November.

Salonica 29. Juli fra Piræus. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnehead 29. Juli fra Filadelfa. — Arno, Strubberg, afg. fra Messina 25. Juli hertil. — Axelhuus, Søeberg, ankom hertil 25. Juli fra Haugesund. — Aurora, Fischer, ankom til Antwerpen 27. Juli fra Rouen. — Baron Stjernblad, Kofoed, pass. Brunsbüttel 30. Juli hertil. — Beira, Lunge, ankom til Petersborg 27. Juli. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Antwerpen 25. Juli fra Riga. — Chr. IX, Holm, ankom til Libau 24. Juli fra London. — C. F. Tietgen, Thomsen, afgik fra New York 25. Juli til Kristianssand. — Dagmar, Wiberg, afgik herfra 26. Juli til Barcelona. — Douro, Mortensen, afgik fra Memel 23. Juli til Oporto. — Florida, Andersen, afg. herfra 11. ds. til Baltimore. — Frederik, Thomsen, afgik fra Reval 30. Juli til St. Petersborg. — Garonne, Kromann, ankom til St. Petersborg 24. Juli herfra. — Georgios I, Sørensen, dokker i Helsingør. — Hellig Olav, Holst, afg. fra Kristianssand 27. Juli til New York. — Hengest, Harder, afgik herfra 26. Juli til Dunkerque. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Genua 28. Juli fra Marseille. — Jolantha, Simonsen, ankom til Hull 27. Juli fra Königsberg. — Kasan, Hansen, pass. Brunsbüttel 30. Juli for Hull. — Kentucky, Andresen, ank. til Stettin 30. Juli herfra. — Kiew, Jørgensen, ank. til Libau 29. Juli fra Hull. — Kursk, Gommessen, ankom til Libau 27. Juli herfra. — Leopold II, Rasmussen, afg. fra Lissabon 28. Juli til Antwerpen. — Louise, Kruse, ankom hertil 29. Juli fra Königsberg. — Louisiana, Ørsted, afgik herfra 20. Juli til Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ankom hertil 22. Juli fra Boston. — Morse, Øst-Jacobsen, pass. Brunsbüttel 26. Juli for St. Petersborg. — Moskov, Meldahl, ank. til Reval 27. Juli fra St. Petersborg. — Nicolaj II, Kaas, afg. herfra 13. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersee, ankom til Riga 30. Juli herfra. — Nordjylland, Kragh, ankom til London 28. Juli herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, dokker i Antwerpen. — Omsk, Jønsen, dokker i Helsingør. — Oscar II, Hempel, ankom til New York 23. Juli fra Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. til Newcastle 28. Juli fra Hull. — Pregel, Olsen, ank. til Windau 26. Juli herfra. — Riberhus, Bønnelykke, ankom hertil 29. Juli fra Riga. — Texas, Lissner, ankom til Newport 20. Juli fra Kristiania. — Thyra, Mikkelsen, ankom til Libau 25. Juli herfra. — Tiber, Bech, afgik herfra 27. Juli til Nizza. — United States, Wulff, ankom hertil 30. Juli fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, ank. til Antwerpen 29. Juli herfra. — Vendsyssel, Jacobæus, pass. Holtenau 23. Juli for Dunkerque. — Laura, Aasberg, afgik fra Seydisfjord 23. Juli til Østlandet. — Tjaldur, Rothe, ankom til Thorshavn 24. Juli fra Leith. — Vesta, Godtfredsen, ankom til Leith 20. Juli herfra.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Rasmussen, afgik fra Repola 26. Juli. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Hull 25. Juli. — L. H. Carl, Stabell, ankom til Tuholmen 24. Juli. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Sunderland 27. Juli. — Volmer, N. P. Jørgensen, afgik fra St. Petersborg 23. Juli. — Dan, Th. H. Petersen, afgik fra Neufahrwasser 31. Juli. — Uffe, J. M. Petersen, afg. fra Barry 25. Juli. — Knud II, Meyer, ank. til Chantenay 26. Juli. — Danmark, Mikkelsen, afgik fra Stettin 27. Juli. — Ragner, Holst, ankom til Blyth 26. Juli. — Skjold, H. C. Mathiesen, ank. til Riga 29. Juli. — Halldan, Chr. S. Hansen, ank. til Newcastle 27. Juli. — Olaf, J. P. Jørgensen, afg. fra Newcastle 27. Juli. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Lübeck 29. Juli. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til St. Petersborg 23. Juli. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ankom til Methil 16. Juli. — Ivar, Juul Larsen, ankom til Rouen 27. Juli.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Penarth 26. Juli. — Vagn, B. Mahncke, ank. til Blyth 26. Juli. — Ulf, Drescher, afgik fra Antwerpen 30. Juli. — Leif, Huus, ankom til Repola 28. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afg. fra Blyth 30. Juli til Kronstadt. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Rouen 22. Juli. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afg. fra Neufahrwasser 27. Juli til Jacobstad. — Wladimir Reitz, Olsen, afgik fra Cardiff 27. Juli til Kronstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, ankom til Jacobstad 28. Juli. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Kronstadt 26. Juli. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. til Libau 28. Juli. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Blyth 27. Juli. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Bona 26. Juli. — Johan Siem, Petersen, afgik fra Bona 14. Juli til St. Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Hull 22. Juli.

Danmark. Ansgar, Madsen, afgik fra Archangel 24. Juli. I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 29. Juli. — Hamlet, Reese, afgik fra Pillau 27. Juli. — Helge, Olsen, ank. til Kronstadt 17. Juli. — Rolf, Olsen, ankom til Kronstadt 30. Juli. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Rotterdam 30. Juli.

Helmdal. Anine, Leth, ankom til Strømnæs 28. Juli. — Helga, Olsen, ankom til Sunderland 22. Juli. — Martha,

Christensen, ank. til Neufahrwasser 28. Juli. — Elna, Rathje, ankom til Archangel 26. Juli. — Therese, Pedersen, ankom til Archangel 29. Juli. — Simone, Møller, ank. til Visstawars 26. Juli. — Jeanne, Løffler, ankom til Kronstadt 27. Juli. — Daisy, Lagesen, ankom til Strøngvik 27. Juli. — Vera, Rise, afgik fra Tynen 25. Juli.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, afgik fra Aarhus 20. Juli til Methil. — Nancy, Jessen, ankom til Methil 28. Juli. — Nautik, Nielsen, afg. fra Sunderland 26. Juli til Memel. — Nordseen, Gram, afgik fra Båtskärnsås 29. Juli til Liverpool. — Nexos, Basse, ank. til Blyth 30. Juli. — Nora, Jørgensen, ankom til Riga 28. Juli. — Fylla, Christensen, ankom til Antwerpen 25. Juli. — Gerda, Iversen, ankom til Antwerpen 28. Juli. — Hebe, Nielsen, afgik fra La Laja 22. Juli til Antwerpen. — Cito, Thøgersen, afg. fra Boness 28. Juli til Kotka. — Dagmar, Mathiasen, afg. fra Uleåborg 30. Juli til Newport. — Napoli, Brinch, afgik fra Sevilla 23. Juli til London. — Bodil, Larsen, ankom til Sevilla 22. Juli. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Alloa 29. Juli. — Alfa, Uldall, ank. til Methil 27. Juli.

Uranla. Polarstjernen, Branth, afgik fra Rotterdam 30. Juli. — Ekliptika, Hemmingsen, ankom til Bruges 22. Juli. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til St. Petersborg 22. Juli. — Urania, Clausen, ankom til Hull 22. Juli. — Svend, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 29. Juli.

Nordseen. Nordland, Møller, ank. til Kbhvn. 29. Juli. — Krouprins Frederik, Andresen, ankom til Ghent 29. Juli. — England, Andersen, afg. fra Burntisland 27. Juli til Gjedser. — Holland, Poulsen, ankom til Hungerburg 29. Juli. — Rusland, Madsen, ankom til Aarhus 29. Juli.

Jylland. Ebba, Meinertz, afgik fra Santander 29. Juli til Kratzwieck. — Karen, Eriksen, afgik fra Rotterdam 27. Juli til Santander.

Dania. Lilly, Nielsen, afgik fra Sundevall 30. Juli til Ghent. — Alexy, Lorentzen, ankom til Stettin 25. Juli. — Dagny, Fischer, ank. til Rochefort 25. Juli. — Mary, Clausen, afgik fra Libau 30. Juli til Ljusne.

Dannebrog. Amalieborg, Petersen, ankom til Liverpool 25. Juli. — Brattingsborg, Suenson, afgik fra Tynen 25. Juli. — Flynderborg, Larsen, ankom til Riga 23. Juli. — Fredensborg, Winther, ank. til Kbhvn 28. Juli. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Huelva 15. Juli. — Jomsborg, Mathiesen, ankom til Hull 26. Juli. — Kronborg, Jensen, ankom til Savona 23. Juli. — Rosenborg, Schultz, ankom til Bilbao 24. Juli. — Skanderborg, Albertsen, afg. fra Petersborg 28. Juli. — Stegelborg, Lund, afg. fra Repola 27. Juli. — Stjerneborg, Lund, ank. til Hull 22. Juli. — Søborg, Fischer, ank. til Kronstadt 27. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ghent 31. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. til Kbhvn. 27. Juli. — Marselisborg, Rhode, afg. fra St. Petersborg 22. Juli. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Swinemünde 26. Juli. — Skodsborg, Schultz, ankom til Repola 28. Juli. — Tuborg, Agerlin, afgik fra St. Petersborg 28. Juli. — Ulfsborg, Eriksen, ankom til Dunston 28. Juli. — Vordingborg, Petersen, ank. til Methil 28. Juli.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. til Cardiff 23. Juli. — Jægersborg, Larsen, ankom til Kbhvn. 29. Juli. — Kallundborg, Nielsen, ankom til Ghent 24. Juli. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Riga 27. Juli.

Heneborg. Høneborg, Christiansen, afgik fra Genth 26. Juli.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ankom til Newcastle 26. Juli.

Svendborg. Peter Mærsk, Børgesen, ank. til St. Petersborg 28. Juli.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Pillau 30. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Riga 26. Juli. — Helene, Sørensen, afg. fra Kiel 20. Juli til Methil. — Agnete, Petersen, ank. til Burntisland 29. Juli. — Hermia, Hansen, afg. fra Kiel 27. Juli til Grangemouth. — Alice, Schultz, ank. til Methil 28. Juli. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Methil 28. Juli. — Bornholm, Abrahamson, afgik fra Kiel 27. Juli til Boness. — Nauta, Madsen, ankom til Inverkeithing 27. Juli.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. fra Perim 29. Juli. — St. Domingo, Gabe, afg. fra Singapore 9. Juli. — Cathay, C. Jensen, afg. fra Kobe 27. Juli. — Tranquebar, Thomsen, afg. fra Suez 23. Juli. — Indien, Berg, ank. til Antwerpen 30. Juli. — Anamba, Juul-Hansen, afgik fra

nem Labrador Strømmene. Mod Øst er der observeret Isbjerge i Nærheden af den 42de Længdegrad. I Cabot Strædet findes ikke mange Isbjerge mere, og Pakisen baade der og i Bugten ved St. Lawrence er taget stærkt af. Fra Belle Isle-Strædet foreligger der Meddelelse om, at der er observeret flere Isbjerge i Nærheden af Amour Point.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebogten, Østnorge og Vest-sverige til Nordsø-, Kanal-, engelske og vestfranske Havne er ikke nogen Forandring fra sidste Uge udover, at der er flere Islaster fra Østnorge i Markedet. Clay- og Kullaster er ligeledes rigelige, saa at Markedet i denne Fart er fast, medens der fremdeles mangler prompte Sejlere for Træ-, Is- og Kullaster, idet flere Skibe placeres paa Petersborg.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

100 Stdr. D/B. B. Søderhamns/Pontrieux 53 Frcs., Fowey/Petersborg nedenfor Broerne, 7/6 pr. Ton Clay, Østnorge/Petersborg do. do. 7 Mark, Pembroke Dock/Petersborg do. do. 9/9 pr. Ton Bricks, Plymouth/Petersborg do. do. 8/ pr. Ton Clay, Boness/Rødvig £ 8 pr. Ton Kul, Kristianiafjord/2 franske Kanalhavne 14 Frcs. pr. Ton Is.

Der noteres bl. a.:

80 Stdr. D/B. B. Sundsvalls/Pont l'Abbe 54 Frcs., 90 Stdr. D/B. B. & Balks Sundsvalls/Concarneau 52 resp. 59 Frcs., 100/120 Stdr. Staver Norrbotten/Charlestown 36/6 à 37/, 70/120 Stdr. Staver Norrbotten/Thomsen 34/ à 35/, Islaster Østnorge/Lorient 15 Frcs., St. Nazaire 15/16 Frcs., Sunderland eller Newcastle 7/6 à 8/, Southampton 8/6 à 9/, Træmasse Østnorge/Pontrieux 12½ à 13 Frcs., Kullaster Leithfjord/Danmark £ 7,5 à £ 8.

For de mindre Skibe ligger det fuldstændig uforandret. Fra Rostock meddeles, at Rugeeksporten antagelig vil begynde i de første Dage af August, og dette vil i saa Fald lette noget paa den flove Tilstand. I Hamburg er det ret godt, og der sluttes til omkring 5 à 5½ Mark til Danmark.

ab Kjøbenhavn er det i Øjeblikket meget flovt, og kun faa Befragtninger fandt Sted i forrige Uge; bl. a. skal der være sluttet til Stubbekjøbing for Bomuldsfrøkager 15 Øre, til Rønne for Majs 13 Øre, Faxe til omkring 7 Øre; et enkelt Skib opnaede i den foregaaende Uge 18 Øre for Bomuldsfrøkager til Horsens.

ab de svenske Sundhavne er atter sluttet nogle Skibe for Gødning til danske Havne, saaledes til Had-

sund 15 Øre, Horsens 14 Øre, og der noteres til Randers og Frederikshavn 15 Øre.

Fra Sø og Land.

Brügge. Den ny Havn i Zeebrügge, der danner Indgangen til Brügge er nu taget i Brug, og Dampere med 24 à 25 Fods Dybgnaende kan tages ind uden Lægtning og naa Brügge gennem Kanalen, der i lige Linie forbinder denne med Zeebrügge. Havnen siges at yde gode Bekvemmeligheder med Hensyn til Losning.

De forenede Bryggerier har under Navnet „Anker Øl“ udsendt en ny Sort skattefrit Skibsel, der ved sin Kvalitet og Holdbarhed vil have gode Chancer for at erhverve sig en sikker Plads i Kalyt og Messe.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 25. Juli blev den anden af de Dampere, som bygges paa Burmeister & Wains Skibsværft paa Reishaleen for Hr. Konsul Chr. Th. Boe i Arendal, sat i Vandet.

Skibet, der er en Lastdamper af mest moderne Art, er 270' x 39' x 20' 4" med en Bæreevne af 2700 Tons. Damperen udrustes med 8 Master til Losning og Lastning med tilhørende Dampspil, saa særdeles hurtig Udlosning kan besørjes. Den forsynes med 2 Kedler og en Triple Ekspansions Maskine med Cyliunderdimensioner 18", 29", 50" og 33" Slag, som vil give Skibet en Fart af over 9 Knob. Skibet bygges til Norsk Veritas højeste Klasse.

Afslutningen forløb smukt og overværedes af Repræsentanter for saa vel Rederiet som Aktieselskabets Bestyrelse og Direktion.

Skibet fik Navnet „Olaf“.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428.

Larsens Plads.

Kjøbenhavn K

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,846.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABR. YANINA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 30. Juli).
Adolph Anderson, Schubert, ankom til Rouen 26. Juli fra

Riga. — Alexandra, Rabe, afg. fra Kristiania 27. Juli til Boston. — Algarve, Borries, afgik fra Lissabon 26. Juli hertil. — Anglo Dane, Wiencke, pass. Brunsbüttel 29. Juli for Rouen. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Libau 22. Juli fra Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ankom til

Journal var Maskinen bleven overanstrengt under Forsøgene paa at bakke Skibet af Grunden, og man havde derfor haft Vanskeligheder med Maskinen paa Vejen til Kjøbenhavn), at de erklærede, at „Neva“ ikke vilde være Reparation værd. Skibet i beskadedet Stand, saaledes som det stod i Dokken, vurderede de til 13,000 Kr.

Da Parterne ikke kunde blive enige om Betalingen for denne Bjærgning, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de har paastaet de Indstævnte, Firmaet Hechacher & Søn, der har erklæret sig villige til at modtage Søgemaal paa „Neva“s Vegne, kendt pligtige til at betale Bjærgeløn efter Rettens Skøn, med Renter og Sagens Omkostninger. Parterne er enige om at ansætte Værdien af Ladningen, hvis Beskaffenhed ikke er nærmere oplyst under Sagen, til 300,000 Kr. Efter det oplyste var Vinden saavel den 16. som de følgende Dage vestlig (mellem SSV. og NV.) og gennemgaaende ret stærk, Strømmen satte Strandingsdagen paa Strandingsstedet stærkt fra ØSØ. mod VNV., og der stod en ret høj Sø, saaledes at Skibet, der stod tværs i Søen, huggede haardt i Grunden. Efter Angivelserne i „Den danske Lods“ har Vesterlandsgrunden paa sit laveste 8 Fods Dybde med Sten, og de omliggende Grunde er alle med store Sten. Skibet var gammelt og havde ikke dobbelt Bund. Samtlige de forannævnte Buler og andre Tækager maa antages tilføjede Skibet, mens det stod paa Grunden.

Citanterne har nu med Hensyn til Bjærgelønnens Fastsættelse henvist til Ladningens store Værdi og gjort gældende, at Skibet, hvis det havde staaet noget længere, efter al Sandsynlighed hurtigt var slaaet i Stykker, udsat som det var for den stærke Sø og Vind paa en stenfuld Grund. De Indstævnte har navnlig henvist til den korte Tid, Bjærgningen tog, og gjort gældende, at Skibet, der i Grundtødningsøjeblikket gik med halv Kraft, næppe kan have staaet synderlig haardt paa Grunden. De har udtalt, at det samme Resultat vistnok kunde være opnaaet ved at losse en Del af Ladningen. Idet der ingen Vægt kan lægges paa denne de Indstævntes Henvisning til en Losning, der, hvis den overhovedet var mulig i den stærke Sø, i hvert Fald vilde have taget lang Tid, og idet Retten maa gaa ud fra, at det har været af stor Betydning for Ladningens Bjærgning, at Skibet saa hurtigt er bragt af Grunden, findes Bjærgelønnen, naar Hensyn tages paa den ene Side til den bjærgede Ladnings Værdi og den Fare, for hvilken den har været udsat i det gamle, enkeltbundede Skib, paa den anden Side til den forholdsvis ringe Værdi af det bjærgende Materiel (Dampere „Bien“ maaler efter det oplyste 64 Brutto Reg-Tons, har en Maskine paa 275 indicerede Hestes Kraft, en Besætning af 6 Mand og en Værdi af 45,000 Kr.) samt til det forholdsvis ringe Arbejde, hvormed Bjærgningen har været forbundet, og den korte Tid, den har taget, passende at kunne sættes til 20,000 Kr. Dette Beløb vil derfor være at tilkende Citanterne med Renter som paastaet, men saaledes at Sagens Omkostninger som indbefattet i det nævnte Beløb vil være at hæve.

Dom i S. S. Nr. 68/1907, afsagt d. 9. Juli 1907. Tiltalte C. V. F., der d. 12. Juni d. A. blev udmønstret med Kutteren „Acacia“ af Marstal paa ubestemt Tid som Kok, men saaledes at han tillige skulde gøre Tjeneste som Sømand og deltage i alt om Bord, rømte i Bandholm d. 24. s. M.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 61/1907, afsagt d. 26. Juni 1907. Tiltalte A. I. S., der d. 5. September f. A. blev udmønstret med S/S. „Olaf“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i New York d. 23. s. M. fordi han mente at kunne faa bedre Arbejde i New York.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Under et ved Sø- og Handelsretten optaget Søforhør i Anledning af en Brand om Bord i S/S. „Imatra“ Søndagen d. 9. Juni d. A., da Skibet var paa Lysttur med Møenboforeningen, oplystes det, at Passagerantallet havde været for stort, hvorfor Skibets Fører, Kaptajn C. Olesen, vedtog at betale en Bøde af 25 Kr.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for August Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Luftrykforholdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige Egenes Vedkommende; mellem det høje Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Island er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. August er sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rejser til New York vel endog en af de gunstigste, idet Taagehyppigheden tillige tager noget af. Østlige Vinde er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd.

NØ. Passaten naar i August længst mod Nord; allerede ved den portugisiske Kyst træffer man passatagtige Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa Sejlskibsruten ligger Sydgrænsen for NØ. Passaten nu gennemsnitlig paa 14,5° N. Brd. og SV. Monsunens Nordgrænse paa 11,7° N. Brd. SØ. Passaten bøjer uden noget tydelig Grænse over i SV. Monsunen paa c. 5° N. Brd.

Storme er endnu sjældnere end i Juli; kun Sydst for New Foundlands Bankerne forekommer mer end 5 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Florida forekommer ingen Storme, naar bortses fra de tropiske Orkaner.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885—1896 faldt 16 (21 pCt.) i August Maaned. Ogsaa i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer forekommer Orkaner, hvorimod der ikke findes Efterretninger om saadanne fra 35° til 55° V. Lgd.

Taage. Størst Sandsynlighed for at træffe Taage paa New York Ruten (50 pCt. og over) har man paa 45°—50° V. Lgd., altsaa ved Østranden af Bankerne, hvor man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Bankerne er Taagen ikke slet saa hyppig; man regner her og ved Sydkysten af Ny Skotland med en Taagehyppighed af c. 25 pCt. Ved Cabot Strædet er Hyppigheden sandsynligvis under 20 pCt.

Syd for 40° N. Brd. findes næsten ikke Taage paa Oceanet, dog med Undtagelse af Kysten ved Kap Hatteras. Diset Luft i Passaten paa Afrikasiden træffes hyppigst i Omegnen af de Kap Verdiske Øer.

Is. Den gennemsnitlige Sydgrænse for Drivisen overskrider i normale Aar i August næppe Kap Races Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Juli, at der paa de store New Foundlandsbanker og Syd for den indtil 40° 45' N. Brd. driver betydelige Ismasser navnlig Isbjerge, der i flere Tilfælde har foranlediget Kollisioner. Isens Fremtrængen i nordøstlig Retning er derimod taget af, hvilket formentlig skyldes formindsket Tilførsel gen-

de ikke anser sig forpligtede dertil og ikke mere beretigede dertil end en Ikke-Lods, samt at det derfor er noget, som stadig sker, og som sker ganske aabenlyst og uden Indsigelse fra Kjøbenhavnslodsernes Side, at Skibe, der her fra Byen ønsker Lodsning længere, foruden Kjøbenhavnslodsen medtager en „bekendt Mand“, der overtager Lodsningen, naar Skibet er kommet uden for Svinbådan.

Hvad Helsingør Lodseri angaar, har der efter det oplyste heller ikke i tidligere Tid været Tale om, at Helsingør Lodser lodsede længere end til Svinbådan eller Kullen, men i de senere Aar har der været en Bestræbelse hos Lodseriet for at uddanne enkelte af dets Lodser til at kunne paatage sig videre Lodsninger, en Bestræbelse som første Gang fik officiel Støtte i 1903, idet der i de da af Marineministeriet udarbejdede ny Lodstakster (Takster der dog i Følge de i Indledningen indeholdte almindelige Bestemmelser ikke vedrørte Spørgsmaalet om, hvilke Lodsninger Lodserierne er pligtige at udføre, og hvilke det er dem tilladt at paatage sig) vel ikke mellem de øvrige Takstbestemmelser for Helsingør udtrykkelig anførtes Takster for videre Lodsning, men dog tilføjedes en Slutningsbemærkning om, at der for Lodsninger til Nyborg, Grenaa, Hals, Frederiksbavn og Skagen skulde erlægges Lodsbetaling m. m. efter de for disse Lodserier gældende Takster (Lodserierne for Nyborg m. m. har fra tidligere Tid paataget sig Lodsning helt til Helsingør og haft Takstbestemmelser for saadan Lodsning. Der blev derhos i en i Slutningen af Aaret 1903 udstedt Instruks for Inspektøren for Sundlodserierne (§ 17) indført en Bestemmelse om, at Inspektørerne foruden at drage Omsorg for at vedligeholde de dem underlagte Lodseres Kendskab til „Farvandene indenfor Lodseriets Omraade“ tillige i saa stort Omfang, som Forholdene og Tjenesten tillod det, skulde søge at skaffe de Lodser, som egnede sig dertil, Lejlighed til at gøre sig bekendt med og vedligeholde Kendskabet til de „Farvande udenfor Lodseriets Omraade, i hvilket de kan komme til at lodse“.

I Henhold til denne Bestemmelse, der maa antages udtrykkelig at sigte bl. a. til Lodsningen udenfor Svinbådan eller Kullen, har Helsingør Lodseri — men ikke Kjøbenhavns — vedblivende sørget for, at nogle af Lodseriets Lodser er farvandskendte i Farvandene fra Helsingør til Nyborg (og Korsør) og til de andre fornævnte Steder, og i Øjeblikket er 3 af Lodseriets 7 Lodser i Stand til at paatage sig saadanne Lodsninger, medens de andre maa antages kun at paatage sig Lodsninger til Svinbådan eller Kullen.

Lodsinspektøren for Helsingør, der i Lodseriets Interesse mener det nødvendigt at gøre sit til at skaffe de saaledes til videregaaende Lodsning uddannede Lodser de Lodsninger, der maatte forefalde, har dels som før omtalt inden „Rollesbys“ Afgang her fra Byen tilbuddt Kaptajnen autoriseret Lodshjælp dels, da Kaptajnen afslog denne og medtog Kaptajn Richardt, der forlangte en ringere Betaling derfor end den autoriserede Lodstakst, ved Klage til nærværende Ret søgt Spørgsmaalet bragt frem for Domstolens Prøvelse.

Tiltalte, der efter sin Forklaring i flere Aar i fuld Forstaaelse med de kjøbenhavnske Lodser har levet af at paatage sig saadanne Lodsninger her fra Byen, som Lodserne ikke paatog sig, har forklaret, at han, der ofte har gennemset de forskellige Lodseriers Takstbestemmelser og ogsaa har haft de sidst udkomne Lodstakster udaant, aldrig før under Behandlingen af nærværende Sag har lagt Mærke til Slutningsbestemmelsen i Taksterne for Helsingør Lodseri om Lodsninger til Skagen, Nyborg n. m. Han har forklaret, at han ikke ønsker at gøre Indgrib i Lodsernes lovlige Rettigheder, men at han paa den anden Side selv maa ønske en Domsafgørelse i nærværende Sag, da Spørgsmaalet i saa høj Grad griber ind i hele hans Virksomhed.

Der har tidligere her ved Retten været rejst Undersøgelse mod Tiltalte i Anledning af, at denne havde

paataget sig en Lodsning i Øresund. Tiltalte erkendte da at have lodset, men gjorde gældende, at han kun havde lodset udenfor dansk Søterritorium (paa svensk Side af Sundet), hvad han havde ment sig berettiget til. Da han udtalte, at han, der ganske vist ikke mente at have begaaet noget lovstridigt, dog efter gennem Rejsningen af Sagen at have erfaret, at det danske Lodsvesen ansaa en saadan Lodsning i Sundet for uberettiget, for at undgaa Kollision med Lodsvesenet, ikke mere paatog sig Lodsninger her fra Byen Nord paa uden at betinge sig, at Kaptajnen enten selv styrede sit Skib eller tog autoriseret Lods til Linjen Svinbådan — Nakkehoved, blev Sagen sluttet uden Tiltale.

Idet Retten nu maa forstaa Lodslovens Forbud mod Lodsning i „Farvande, hvor Lodser er ansatte“ derhen, at Forbudet kun gælder Lodsning i saadanne Farvande, hvor det maa anses for givet, at et vist Lodseris Lodser har baade Ret og Pligt til Lodsning, men at der ikke er tilsigtet noget Forbud mod Lodsning paa saadanne Strækninger, hvor kun en Del af Lodseriets Lodser er farvandskendt, og som i de vedkommende ministerielle Bestemmelser betegnes „som Farvande udenfor Lodseriets Omraade“, maa Retten allerede som Følge heraf betragte det af Skibsfører Richardt udviste Forhold som lovmedholdeligt, og der vil derfor ikke kunne være Tale om at paalægge ham Straf eller Erstatning. At „Rollesby“ er passeret Kallundborg, uden at der sættes Lodsflag, kan efter hvad der er oplyst om Forholdene ved dette Lodseri, ikke paadrage Tiltalte Ansvar.

Indstævnte vil derfor være at frifinde, og Sagens Omkostninger at ophæve.

Dom i S. S. Nr. 57/1907 afsagt den 9. Juli 1907. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Heckscher & Søn for S/S. „Neva“.

Den 16. Febr. d. A. Kl. 8,55 Fm. løb S/S. „Neva“ af Liverpool, ført af Kaptajn W. Matkinson, paa Grund paa Vesterlandsgrunden ved Gilleleje. Skibets Forsøg paa at komme flot ved egen Maskine mislykkedes, og da S/S. „Bien“ af Helsingør, der efter telegrafisk Ordre fra Citanterne Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise var afgaaet fra Helsingør, Kl. c. 11 var ankommet til Strandingstedet, afsluttede Kaptajn Matkinson med „Bien“s Fører, der optraadte paa Citanternes Vegne, Kontrakt med disse, hvorefter Entreprisen skulde, mod en efter kjøbenhavnske Regler fastsat Bjergeløn, bjerge Skib og Ladning og føre dem til Helsingør.

Efter at „Bien“ havde sat sit Anker med c. 70 Favne Kætting ud agten for „Neva“ og ved Hjælp af Bjergere fra Land havde bragt sin Staalslæber hen til „Neva“, hvor den fastgjordes agter, begyndte Slæbningen ved Middagstid, idet der med „Bien“s dobbeltvirkende Dampspil samtidig blev hevet ind i Ankerkættingen og trukket med fuld Kraft. Efter et Kvartertid begyndte „Neva“, der ikke selv brugte sin Maskine, at glide af Grunden, og efter at den var kommen flot, blev „Bien“s Anker hevet ind, Slæberen blev slaaet los, og „Bien“ gik hen til „Neva“s Bov, hvorfra den fik Slæber. „Bien“ bugserede derefter „Neva“ ud mellem Bauehøjgrund og Søborghovedgrund til dybt Vand. Derefter gik „Neva“ for egen Maskine ad Helsingør til, fulgt af „Bien“ samt senere ogsaa af Bjergningsdamperen „Kattegat“, som var sendt til Strandingstedet fra Kjøbenhavn, og som kort efter Flothringelsen kom til Stede. „Neva“ var blevet noget læk, og det besluttedes derfor at gaa ned i Humlebækbugten for at foretage en Undersøgelse. Efter at en saadan Undersøgelse havde fundet Sted ved „Kattegat“s Dykker, der forefandt forskellige Buler, Afskrabninger og Skader paa Slingrækølen, men ikke opdagede nogen Lækage, gik man videre til Kjøbenhavn, hvortil man ankom om Eftermiddagen Kl. henad 7. „Neva“, der senere kom i Dok, blev besigtiget af retslig udmeldte Mænd, der fandt snavel Skrog som Maskine i saa høj Grad ødelagte (efter Maskinmesterens

Mindretallet kræver den foreslaaede 2den Afdeling af Skibsførereksamen i alle Fag af Førere af Udvandrerskibe i Fart paa fremmede Verdensdele.

Kjøbenhavn, d. 1. August 1907.

Om Østersø-Fragtmarkedet skrives i The Baltic and White Sea Conference's Juli Cirkulære:

Efterhaanden som Sæsonen skrider frem, synes Udsigterne til bedre Fragter at blive lysere. Der er ingen Tvivl om, at den Knaphed paa Ladning, hvormed Sæsonen aabnedes, og som havde en nedslaaende Indflydelse paa Fragterne, kun var forarsaget ved Købmændenes Forsigtighed, idet disse opsatte deres Køb, indtil Markedet var blevet fastere.

Denne Anskuelse udtrykkes ogsaa i en Meddelelse, vi har modtaget fra et af vore ledende Medlemmer, og hvori det hedder: „Dette Foraar har bragt en finansiell Krise, hidført ved Pengemarkedets Strambhed, og Følgen heraf var, at Købmændene har været forsigtige med deres Køb, idet de ventede et Prisfald. Dette er Aarsagen til, at der er købt saa forholdsvis lidt Træ, og til, at der ikke har været saa megen Befragtning i Begyndelsen af Sæsonen. Samtidig holdt Rederne i Begyndelsen deres Tonnage tilbage, idet de ventede paa, at de gode Rater skulde komme, men den finansielle Krise gjorde dem nervøse; Følgen heraf var, at der blev Overflod af Tonnage for f. o. w. og Juni-Ladning, medens Efterspørgslen var ringe, og dette skabte naturlig den trykkede Stemning paa Markedet.

Situationen er imidlertid senere blevet bedre, og da Købmændene saa, at Priserne opretholdtes, begyndte de at købe. Vi staar nu sandsynligvis overfor en god Efterspørgsel efter Østersø-Tonnage, en Efterspørgsel, der højst rimelig vil blive endnu større til Efteraaret. Den store Efterspørgsel efter Tonnage til Kul bidrager ogsaa til at gøre Træfragternes Tendens fastere, idet en stor Mængde middelstore Østersø-Dampere er taget ud af Markedet og anvendt til Kulladninger.

I det hele taget mener jeg, at vi kan se en vedholdende Forbedring af Raterne imøde, og jeg vil derfor anbefale Rederne at indtage en rolig og afventende Holdning.“

Hertil skal føjes, at Kornbefragterne allerede nu begynder at hverve Tonnage for Efteraarsafskibningerne, og dersom Eksporten vil blive stor, hvilket forventes, vil Kornfragterne have en yderligere styrkende Indflydelse paa Østersømarkedet.

Rederne synes derfor at have al Grund til at haabe paa en saadan Bedring, der vil yde dem Erstatning for de daarlige Rater i Sæsonens Begyndelse.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten fungerer i August Maaned d. A.:

Skibsfører C. G. Clausen, Rolighedsvej 20, Kontor Admiralgade 22.

Skibsfører C. B. Hansen, Nordborggade 8².

Skibsbygger J. Theisen, Kjøbenhavns Flydedok.

Maskinmester J. V. Gjetting, Sønderborggade 8².

De svenske Rederilaan. I Løbet af Sommeren er der i Følge norske Blade yderligere indkommet mange Andragender om Laan af den svenske Stats Rederifond, ialt til et samlet Beløb af 2½ Million Kroner. De talrige Ansøgninger og det høje Beløb vidner om, at Laanetrangen hos den svenske Skibsfart er stor. Andragenderne lyder paa Beløb fra 10,000 til 250,000 Kr. Det sidstnævnte Beløb ønskes af Gøteborg-Firmaet Dampskibsselskabet „Nord-sjön“. Et andet Gøteborgselskab „Vega“ andrager om 100,000 Kroner. Det skal ikke være usandsynligt, at

det for Rederilaanene vedtagne Beløb vil blive forhøjet ganske væsentligt.

Arbejderforsikring i hollandske Havne. En Reder skriver til The Baltic and White Sea Conference: „Mine Stevedorer i Rotterdam underretter mig om, at Regeringen har forhøjet Omkostningerne ved Forsikring af Arbejdere, beskæftiget ved Lastning og Losning af Dampskibe, fra 3½ til 9 pCt. af Stevedore-Regningens fulde, paalydende Beløb. Dette gælder for alle hollandske Havne.

Dette er en meget betydelig Udgift, og den bør tages i Betragtning ved Slutninger fra eller til hollandske Havne.“

Den 30. Juli afgik fhv. Skolebetjent M. Jensen ved Kjøbenhavns Navigationsskole ved Døden i sit Hjem, Ahlmansgade 6, Kjøbenhavn.

Den gamle, afholdte Skolebetjent, der først d. 1ste Februar d. A. ophørte med sin Virksomhed paa Navigationsskolen, vil blive mindet med venlig Deltagelse af mange Navigatører.

Fra Søkort-Arkivet har vi modtaget:

Kort Nr. 213, Islands Vestkyst, Reykjavik og Hafnarfjörður med Omgivelser.

Kort Nr. 214, Islands Østkyst, Langanes-Vestrahorn. Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande, 1907.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 49/1907, afsagt d. 27. Juli 1907. Det Offentlige mod fhv. Skibsfører Andreas Georg Robert Richardt.

Under nærværende Sag tiltales fhv. Skibsfører Andreas Georg Richardt, der er født d. 20. Decbr. 1863 og ikke funden forhen straffet, for Overtrædelse af Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1878 § 13, der fastsætter Bødestraf og Erstatning til Lodserierne for den, der paatager sig Lodsning i „Farvande, hvor Lodser er ansatte“.

Det er ved Tiltaltes egen Erkendelse, der i alt væsentligt stemmer med det iøvrigt oplyste, godtgjort, at han, der ikke er Lods, i Dagene fra d. 15. til d. 17. Marts d. A. fulgte med den engelske Damp „Rollesby“ paa dens Rejse fra Kjøbenhavn til Korsør, samt at han har lodset Skibet fra det Øjeblik, da den fra Kjøbenhavn medbragte Lods uden for Linien Nakkehoved—Kullen (Ostindiefarergrunden—Svinbådan) forlod Broen med en Bemærkning om, at nu var hans Hverv endt, indtil Skibet kom udfor Korsør, altsaa gennem Kattgat og Storebælt forbi Kallundborg, alt skønt han vidste, at der af Lodsinspektøren for Helsingør Lodseri var tilbudt Kaptajnen paa „Rollesby“ Lodsning til Korsør ved en Lods fra Helsingør.

Hverken det specielle Reglement for Kjøbenhavn af 26. August 1833 eller Bekendtgørelsen af 20. December 1860 om de 3 Sundlodseriers Ret til Lodsninger taler om Lodsninger længere Nord paa end til Helsingør, og det specielle Reglement for Helsingør Lodseri af 26. August 1833 siger om Lodsninger Nord paa kun, at Lodserne skal lodse „Nord paa til Kullen“.

Indtil 1903 har der hverken for Kjøbenhavns eller for Helsingørs Lodseri været fastsat Takster for Lodsning længere Nord paa end til Svinbådan eller Kullen, og for Kjøbenhavns Vedkommende er der heller ikke siden fastsat saadanne Takster; efter det under Sagen oplyste, deriblandt de af Lodsinspektøren i Kjøbenhavn og nogle kjøbenhavnske Lodser afgivne Forklaringer, maa der gaa ud fra, at de kjøbenhavnske Lodser ikke paatager sig Lodsninger længere end til Svinbådan eller Kullen, at

Navigationsvæsnets Ordning.

(Sluttet).

De af Kommissionsbetænkningerne følgende Ændringer i Søneringsloven.

Sætteskipperbevis. Til Opnaelse af dette kræver Flertallet, at Vedkommende skal have bestaaet Sætteskipperprøven samt efter det fyldte 15de Aar have forrettet Sømandstjeneste i 4 Aar, deraf 2 Aar i Sejlskibe, hvoraf 1 Aar som Matros.

Mindretallet kræver foruden Sætteskipperprøven 3 Aars Sømandstjeneste efter det fyldte 15de Aar, hvoraf 1 Aar som Matros i Sejlskibe eller 2 Aar som Fisker.

Sætteskipperen har efter Flertallets Forslag Ret til at føre Skib af indtil 100 Tons i indskrænket Fart samt til at føre Lægt af enhver Størrelse i en hvilken som helst Fart.

Mindretallets Forslag gør en Indskrænkning heri, idet det nægter Sætteskipperen Ret til at føre Passagerskibe af over 20 Tons.

Fiskeskipperen har efter Flertallets Forslag Ret til at fare som 1ste eller eneste Styrmand i Sejlskibe af ikke over 150 Tons paa Nord- og Østersøen, samt efter 2 Aars Sejlads som saadan Ret til at føre Sejlskibe af samme Størrelse i samme Fart.

Mindretallets Forslag giver Fiskeskipperen Ret til at fare som 2den Styrmand i alle Sejlskibe og som 1ste eller eneste Styrmand i Sejlskibe i Nord- og Østersøfart.

Bevis som Sejlskibsstyrmand (Mindretallet: Bevis som 1ste Styrmand i Sejlskib). Til Erhvervelse af saadant Bevis kræves efter begge Forslag foruden Styrmandseksamen, at Vedkommende efter det fyldte 15de Aar har forrettet Sømandstjeneste i 4 Aar, hvoraf 2 Aar i Sejlskibe udenfor indskrænket Fart og deraf atter 1 Aar som Matros.

Efter Flertallets Forslag erhverver den, der har Bevis som Sejlskibsstyrmand, efter 2 Aars Fart som saadan, hvoraf 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand, eller efter 2 Aar som Sætteskipper Ret til at føre ethvert Sejlskib i Kortfart (evropæisk Fart og Fart overalt paa Middelhavet).

I Følge Mindretallets Forslag har den, der har Bevis som Sejlskibsstyrmand, og som har faret 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i Sejlskibe eller 2 Aar som Sætteskipper, Ret til at føre ethvert Sejlskib i Nord- og Østersøfart.

Bevis som Dampskibsstyrmand. Til Erhvervelse af dette kræves i Følge Flertallets Forslag foruden Styrmandseksamen og Eksamen i Maskinlære, at Vedkommende efter det fyldte 15de Aar har forrettet Sømandstjeneste i 4 Aar, hvoraf 2 Aar i Sejlskibe udenfor indskrænket Fart og 1 Aar som Matros i Dampskibe. (For 1ste Styrmand i Udvandrer-skibe i Langfart stilles dog større Fordringer. Se nedenfor).

Mindretallet kræver, at Vedkommende for at blive 2den Styrmand i Dampskibe skal have taget Styrmandseksamen og Eksamen i Maskinlære samt efter det fyldte 15de Aar have forrettet Sømandstjeneste i 4 Aar, hvoraf 1 Aar i Sejlskibe udenfor indskrænket Fart, 6 Maaneder i Dampskibe og 1 Aar som Matros. For at faa Bevis som 1ste Styrmand i Dampskibe kræves, at Vedkommende efter at have erhvervet Bevis som 2den Styrmand i Dampskibe har faret 1 Aar som Styrmand i Dampskibe.

Efter Flertallets Forslag erhverver den, der har Bevis som Dampskibsstyrmand efter 2 Aars Fart som saadan, hvoraf 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand, Ret til at føre ethvert Dampskib i Kortfart. Den samme Ret har den, som har ført Sejlskib i Kortfart i 1 Aar, naar han har bestaaet Eksamen i Maskinlære og derefter faret med Dampskibe i 6 Maaneder.

Efter Mindretallets Forslag erhverver den, som har Bevis som 2den Styrmand i Dampskibe og har faret 1 Aar som Styrmand i Dampskibe, Ret til at føre Passagerskib i indskrænket Fart og ethvert andet Dampskib i Nord- og Østersøfart. Den samme Ret har den, som har erhvervet Ret til at føre Sejlskib i Nord- og Østersøfart og har bestaaet Eksamen i Maskinlære samt faret 6 Maaneder med Dampskibe.

Bevis som Sejlskibsfører. Flertallet: For Kortfartens Vedkommende er ovenfor gjort Rede for Erhvervelsen af saadant Bevis, til hvilket Skibsførereksamen ikke kræves. For Langfartens (Fart udenfor evropæiske Farvande og Middelhavet) Vedkommende kræves foruden Skibsførereksamens 1ste Afdeling, at Vedkommende har faret 2 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i Sejlskibe, hvoraf 1 Aar udenfor indskrænket Fart.

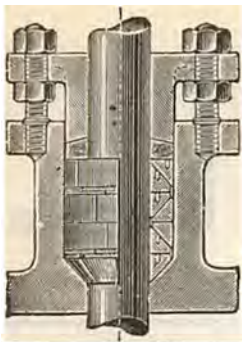
Mindretallet: For Nord- og Østersøfartens Vedkommende er ovenfor gjort Rede for Erhvervelsen af saadant Bevis, til hvilket Skibsførereksamen ikke kræves. For al Fart udenfor Nord- og Østersøen kræver Mindretallet foruden Skibsførereksamens 1ste Afdeling, at Vedkommende har faret mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i Sejlskibe udenfor indskrænket Fart.

Bevis som Dampskibsfører. Flertallet: For Kortfartens Vedkommende er ovenfor gjort Rede for Erhvervelsen af saadant Bevis, til hvilket Skibsførereksamen ikke kræves. For Langfartens Vedkommende (Udvandrer-skibe undtaget) kræves foruden Skibsførereksamens 1ste Afdeling, at Vedkommende har faret 2 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i Dampskibe, hvoraf 1 Aar udenfor indskrænket Fart. Den samme Ret har den, som har ført Sejlskib i Langfart i 1 Aar, naar han har bestaaet Eksamen i Maskinlære og derefter faret med Dampskibe i 6 Maaneder.

Mindretallet: For Nord- og Østersøfartens Vedkommende samt for Passagerskib i indskrænket Fart er ovenfor gjort Rede for Erhvervelsen af saadant Bevis, til hvilket Skibsførereksamen ikke kræves. For at føre Passagerskib udenfor indskrænket Fart samt for at føre Dampskib udenfor Nord- og Østersøfart (Udvandrer-skibe undtaget) kræves foruden Skibsførereksamens 1ste Afdeling*), at Vedkommende har faret 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i Dampskibe udenfor indskrænket Fart. Den samme Ret har den, der har Bevis som Sejlskibsfører, og som har taget Eksamen i Maskinlære samt faret i 6 Maaneder med Dampskibe.

Skibsførereksamens 2den Afdeling kræves af Flertallet for den, som vil fare som 1ste Styrmand eller Fører af Udvandrer-skibe i Langfart, og endvidere kræves der 2 Aars Fart som 1ste Styrmand i Udvandrer-skibe i Langfart for at blive Fører af saadant Skib.

*) At Skibsførereksamens 1ste Afdeling skal være bestaet for at opnaa det her omhandlede Bevis som Dampskibsfører, staar der ganske vist intetsteds noget om i Mindretallets Betænkning. Men efter hele Sammenhængen at domme ligger det nær at antage, at Udeladelsen af denne Fordring maa være foranlediget ved en eller anden Fejltagelse, idet det tormentlig næppe kan have været Mindretallets Hensigt at kræve Skibsførereksamens 1ste Afdeling af Sejlskibsførere udenfor Nord- og Østersøfart og ikke samtidig stille den samme Fordring til Dampskibsførere.



Howaldtswerke,

Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Ø Prospekter gratis franko.
Bureau: **Kjøbenhavn K.**
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

„Wolverine“ Baade-Motorer Petroleum

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangs-
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A.S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinge.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

H. KIRSCHNER Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hysing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

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.)

DE FORENEDE BRYGGERIER Anker-Øl



er det
fineste
og mest

holdbare
skattefri Øl

Anbefales særlig til
Maaltiderne.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaerst“.



Emallen
paalægges varm — 1/16"
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hørtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lesteram, Bankers og
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Læge H. C. Lund,

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 6—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 9—3.

Berg & Larsen

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hørtlø Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. August 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvem. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bittumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri

København C. Telegr. Adr.: „Burmeisters“, København

Største Flydedok i Norden.

Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11 500 Tons.

Tør Dok 470' x 66' x 22'

3 Patent-Ophængsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.

Telefoner: Værftet H 1718. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1088.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.

Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.

To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Trækisbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5801
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skisbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skismaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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 Kalkbrænderihavn. Ø.

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

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

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

F. Jøpsen, Nyhavn 23.

Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast

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

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

hvor forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraph Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commerical Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

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

A. Mou's Kødudsalg.

St. Annæ Plads 14.

Telefon 28,224.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

H. Steensen's Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i **hermetisk** Pakning til

Skibsbrug

Prøv engang ufortoldet **18 Kr.**
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Taifuntrosser

(pat. Tykl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

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

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjerrch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller, Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28102

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Salvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varene bringes overalt.

Telf. 25.064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverl forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadebyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekviperling

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjigade Nr. 26, ved Havnen.

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eit., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sæegaard, i Marstal Kbm. And.
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Ronne Havnefgd.
Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22¹. Telegram-Adresse: Copenhære. Telefon-Nr. 42



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler
Tøvværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltøve til Skibsbrug og Elevatorer.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

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.



Emallien
paalægges varm — 1/16"
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterom, Bunkers og
Dækt

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkes-
tilfælde har mistet sin ven-
stre Underarm, søger snarest
en eller anden Beskæftigelse.
Vedkommende har Styrmands-
eksamen I og II Afdeling og
har sejlet som Styrmand i 5
Aar saavel om Bord i Sejl-
som Dampskibe. Billet, mrk.
„274“, modt. Bladets Kontor.

Erfaren Sejlskibsstyrmand
ønsker Hyre paa Langtart.
Billet med Oplysning om Rej-
sen og Hyrens Størrelse bedes
tilsendt

J. Rasmussen
Gl. Hattens pr. Silkeborg.

Skib til Salg.

Jagt „Lykkens Prøve“ af
Marstal, laster c. 1200 Centner
dw., sejler uden Ballast, i sejl-
bar Stand, er til Salg ved
Henvendelse til

Sagfører Nielsen
Marstal.

Licitation.

Leveringen af 515 Kubikfavne raa Sten (til Skærver) ud-
bydes herved i Henhold til Beskrivelse og Betingelser, som
ligger til Eitersyn paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor paa
Raadhuset hver Søndag Kl. 10—4.

Skriftlige Tilbud, mrk.: „Tilbud paa raa Sten“, modtages
paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor, indtil Mandag den 5.
August d. A. Middag Kl. 12.

Kjøbenhavns Vej- og Kloakanlæg, den 22. Juli 1907.

De private Assuranceurere lim.

i Kjøbenhavn

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

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

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrilhed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dumpere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods- takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværk med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

PRIMA BUNKER-KUL.

B^D BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træfex Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 8 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. 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.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøren-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	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 tilvejet bragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jærnbansspor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodetvang. Bugserband 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 & 19 Fod.	Bolværkepenge: 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. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførelsen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	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, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Loft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 18 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Beserges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>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.</p>	<p>Skibsafgift</p> <p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning beserges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker. Vareskure, Vandbaad. Bugserbaad, Frilager, & faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegode og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½, Fod, mellemste Havn 12½, Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

Cuba S.-Kyst. Guantanamo Bay. Tændingen af Ledelyrene i Guantanamo Bay er udsat. Den røde Lystønde Nr. 2 ud for Fishermans Point forbliver liggende.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Corcovado Gulf. Barrlentos Rock. En Klippe, Barrlentos Rock, ligger 3 Kml. N. for Chulin Island. 42° 33' S. Br. 73° 0' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Algier. Cap Corbelin. Omtrent den 1. August 1907 aabnes en Semafor-Station paa Cap Corbelin. Den har Bogstaverne A K Y C.

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

Malacca S. Singapore. Inddæmningsarbejder foretages ud for Telok Ayer Kaj. Man skal derfor gaa rigeligt uden om len og ogsaa om Skibe, som viser rødt Flag og ligger i Nærheden. 1° 17' N. Br. 103° 51' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Tikoes. Tikoes hvide, faste Fyr er nu omendret til et hvidt Lyntyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Lynsvidden: 16 Kml. Fyrapparat af 5te Orden. Hvid, 96 Fod høj Gitterbaake. 3° 50' S. Br. 102° 10' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Rusland. Fra alle russiske Fyrskibe, undtagen Fyrskibet „Tuzla“, gives nu følgende Signaler for at advare Skibe, som taaer mod Fare: Om Dagen Signalet „JD“. Indtil Signalet er bemærket, afbrændes desuden hvert Minut en Raket med 60-Knald og Stjerner. Om Natten, kun Raket-Signalet.

INDHOLD:

Navigationsvæsenets Ording. — Kjøbenhavn, den 25. Juli 1907. — Svenske Skibsfartsforhold. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

for 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 0 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD.)

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Rotter og Ustøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Juli 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	94—93 ³ / ₄	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
Danmark.....		69 ¹ / ₄	71
Norden.....	94	94	94 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	66 ¹ / ₂ — ¹ / ₄ —66	65 ³ / ₄	66 ¹ / ₄
Carl.....		87 ¹ / ₂	88
Dannebrog.....	85	85	85 ¹ / ₂
Skjold.....	65 ¹ / ₂ —65	65 ¹ / ₄	65 ¹ / ₂
Urania.....	47-46 ³ / ₄ — ¹ / ₂ — ¹ / ₄	46	46 ¹ / ₄
Union.....		71	74
Dampsk. af 1896.....		84 ¹ / ₂	86
Hejmdal.....		—	—
Østasiatiske.....	130 ¹ / ₄ —130	130	130 ¹ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....	25— ¹ / ₂	25	25 ¹ / ₂
Gorm.....		91	98
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		116 ¹ / ₂	125
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		20	40
Foren. Bugser-Selsk.....		55	70
Dansk-russisk Dampsk.....	87— ¹ / ₂	87	87 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....		100	100 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ³ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		83 ¹ / ₂	84
3 ¹ / ₂ % Kbhn.s Kreditf.....		87	88
4 % — — — 2. Serie..	92—91 ³ / ₄	91 ³ / ₄	92
4 % — — — 1. — ..		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87	88
4 % — — — 7. — ..	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₂	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ³ / ₄	92
Aktier.			
Nationalbank.....		148	148 ³ / ₄
Privatbank.....	120— ¹ / ₄	120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	129 ¹ / ₂ — ³ / ₄	129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Handelsbank.....		134 ³ / ₄	135
Grundejerbank.....	108— ¹ / ₄	108	108 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	89 ³ / ₄	89 ³ / ₄	90
Helsingørs Jærnsk.....		97 ¹ / ₂	99 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	169 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	169 ¹ / ₂	169 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....		141	142 ¹ / ₄

Vekselkurs d. 23. Juli 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.06	88.85
London.....	18.22	18.18
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	151.25	—
Wien.....	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Juli 1907.

Russiske Noter.....	215.40
4 % Russiske Consols.....	73.40
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	67.00
5 % Mexikanske 1899.....	100.60
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — — 1890.....	91.00

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

„Foren. Dampsk.“ 112,000, „Ny foren. Dampsk.“ 12,000, „Norden“ 16,000, „Kbhvn.“ 84,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 46,000, „Skjold“ 44,000, „Urania“ 98,000, „Dampskibss. af 1896“ 48,000, „Danmark“ 6,000, „Østas. Komp.“ 132,000, „Union“ 34,000. Dansk-Russisk Dampsk. 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Kirkehavn Fyrlampe viser Lys med Gruppe-Formærkelser. Smørstak Fyrlampe er flyttet fra Løvøen til Smørstak. Flammens Højde: 37 Fod. Den viser Lys med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 21° Ø., fri V. om Ternholmflu, til S. 8° Ø., fri V. om Klepflu, hvidt derfra gennem S. til S. 11° V., fri Ø. om Skær og Grunde Ø. for Karmøen, rødt derfra gennem V. til N. 22° V., fri Ø. om Haatangboen og Kobber-naglen, hvidt derfra til N. 12° V., fri V. om Duefluen, grønt derfra til N. 10° V. Lille Fyrlhus. 59° 15' 5" N. Br. 5° 21' 30" Ø. Lgd.

Buknehoved ny Fyrlampe er tændt. Flammens Højde: 75 Fod. Den viser Lys med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 38° V., til S. 64° V., fri S. om Ternholmflu, grønt derfra gennem V. til N. 89° V., fri N. om Skærene ved Ternholmen, hvidt derfra til N. 87° V., fri S. om Løve, rødt derfra gennem N. til N. 73° Ø., fri S. om Vindflu og Skolbu, hvidt derfra til N. 84° Ø., fri N. om Lille Bratholmen. Lille Fyrlhus. 59° 14' 45" N. Br. 5° 23' 45" Ø. Lgd.

Skaar Fyrlampe viser nu Lys med Formærkelser. Lyset er rødt fra N. 16° V. til N. 46° V., fri S. om Tysnesøen.

Skarvø Fyrlampe viser nu Lys med Gruppe-Formærkelser. Tyskland. Hörnum Odde og Amrum. Hörnum Odde høje Fyr ligger paa 54° 45' 21" N. Br. 3° 17' 44" Ø. Lgd. Hörnum Odde lave Fyr paa 54° 44' 35" N. Br. 8° 17' 25" Ø. Lgd., og Amrum Tværmærkefyr paa 54° 40' 12" N. Br. 8° 18' 43" Ø. Lgd.

Elder. Den røde Spirtønde E ved Fyrskibet „Eider Galliot“ har Firkant paa Toppen, og den sorte Baaketønde 8 har Kegle med Spidsen opad. Den røde Baaketønde ved Klein Fliegenplate har Firkant og K 1. Den sorte Baaketønde i Tönninger Rack har Kegle med Spidsen opad og Nr. 12. Den røde Baaketønde med Ballon ved Vollerwiek har H 1. Sort Tønde 15 har nu 1.

Følgende Tønder ligger saaledes:

	N. Br.	Ø. Lgd.
Rød Spirtønde A med Ballon.	54° 14' 59"	8° 41' 30"
— A 1 —	54° 15' 0"	8° 42' 2"
— B —	54° 14' 56"	8° 42' 33"
— B 1 —	54° 14' 58"	8° 43' 30"
— C —	54° 15' 20"	8° 43' 55"
— D med Firkant.	54° 15' 41"	8° 44' 25"
— E med Ballon.	54° 16' 1"	8° 44' 53"
Sort Spidstønde 1 a.	54° 15' 3"	8° 42' 30"
— 1 b.	54° 15' 1"	8° 42' 48"
- Baaketønde 2 med Kegle med Spidsen opad.	54° 15' 3"	8° 43' 3"
- Spidstønde 2 a,	54° 15' 18"	8° 43' 31"
- 3.	54° 15' 38"	8° 44' 2"

Grunden mellem de sorte Tønder 1 a og 2 hedder Steinariff, og Øen paa Kating Watt Peininsel.

Süderpiep. I Slutningen af Juli 1907 udlægges i Süderpiep: En sort Lys- og Klokketønde Süderpiep 1 a, der viser hvidt Lys med To-Formærkelser hver 11 S., Lys 6 $\frac{1}{2}$ S., Mørke 1 S., Lys 2 $\frac{1}{4}$ S., Mørke 1 S., V. for Barren i c. 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand 54° 6' 24" N. Br. 8° 32' 48" Ø. Lgd.

En sort Lystønde 5 a, der viser hvidt To-Blink hver 8 S., Blink $\frac{3}{4}$ S., Mørke 1 $\frac{1}{4}$ S., Blink $\frac{3}{4}$ S., Mørke 4 $\frac{3}{4}$ S., inden for Barren i c. 3 Fv. Vand. 54° 6' 42" N. Br. 8° 37' 54" Ø. Lgd.

En rød Lystønde M 1, der viser hvidt Et-Blink hver 3 S., Blink 1 S., Mørke 2 S., tæt ved Spirtønde M i c. 5 Fv. Vand. 54° 7' N. Br. 8° 42' Ø. Lgd.

Tønderne inddrages, naar Is gør det nødvendigt.

Vortrapp. N. for Tønden Neu Vortrappief ligger midt i Farvandet en 11 Fods Grund og SSV. for Tønde A en 12 Fods Grund.

Büsum. Ved Büsum vises Stormsignaler ikke mere om Natten.

Weser. Nordergründe. Om kort Tid udlægges til Forsøg en Undervands-Klokketønde tæt ved Tønden Nordergründe W. 53° 56', N. Br. 7° 59' Ø. Lgd.

Fyrskibet „Norderney“ ligger paa 53° 56' 57" N. Br. 7° 14' 21" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Vlieter. Den sorte Vager Nr. 4 med afkortet Kegle (Ipendam) i Vlieter er flyttet og ligger i 11 Fod Vand. 52° 57' 0" N. Br. 5° 5' 52" Ø. Lgd.

Belgien. Zeegat van Vlasingen. Zeebrugge. Ved Zeebrugge er Havnehovedet fuldført og den grønne Lystønde uden for det inddraget. Det grønne Fyr over et rødt Fyr paa Havnehovedet er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 70 Fod. Synsvidden: 10 Kml. Hvidt Stentaarn. Tæt ved Heyst skal tændes to faste Ledefyr, der holdt overet i S 44° Ø. skal lede i Renden, som graves til Havnen. Samtidig med deres Tænding forandres forannævnte hvide Fyr til et rødt og hvidt, fast Fyr. Havnehovedet: 51° 20' 54" N. Br. 3° 12' 12" Ø. Lgd.

Skotland. Peterhead. Peterhead S.-Havn er atter aaben og de hvide og røde Fyr samt de grønne Ledefyr ved Indløbet til S.-Havnen er igen tændt. En Uddybningsmaskine, der viser rødt Flag eller tre røde, faste Fyr lodret for hinanden, ligger i Løbet til S.-Havnen, hvorfor Forsigtighed ved Besejlingen skal udvises. 57° 30' N. Br. 1° 46' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland

Frankrig. Cap Gris Nez. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget 6 Kbl. N. 71° V. fra Cap Gris Nez Fyr. 50° 52' 21" N. Br. 1° 34' 13" Ø. Lgd.

Iles Chausey. Roche Cancalaise. Den sorte Tønde „La Cancalaise“ SV. for Iles Chausey er ombyttet med en sort Baake. 48° 51' 58" N. Br. 1° 51' 9" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Damperen „Lord Lansdowne“ rapporterer: Den 20de Ma at have passeret to smaa Isstykker, øjensynlig Resterne a Isbjerge, paa 31° N. Br. 38° V. Lgd. Det er gentaget fra Skibet, at Is er set som angivet. Saa vidt vides, er der aldrig tidligere rapporteret Is saa S.-ligt.

Frankrig. Lorient. Base de la Paix. Den røde Tønde „Basse de la Paix“, uden for Port Louis ved Indløbet til Lorient, er ombyttet med en rød Spirtønde. 47° 42' 0" N. Br. 3° 22' 5" V. Lgd.

Gironde. Den røde Spirtønde Nr. 30 „Rocher de Valeyrac“ mellem By og Valeyrac, er ombyttet med en rød Spidstønde. Nr. 30. 45° 23' 57" N. Br. 0° 51' 44" V. Lgd. Den sorte Tønde Nr. 35 „Sud de Saint-Estèphe“, paa N.-Spidsen af Ban de Saint-Estèphe, er ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 35. 45° 16' 11" N. Br. 0° 44' 25" V. Lgd.

I Passe du Matelier er den sorte Spirtønde „Sud de Mattes du Grand Banc“ Nr. B 3 ombyttet med en sort Kugletønde B 3. 45° 38' 56" N. Br. 1° 19' 36" V. Lgd. Den rød Spidstønde „Rocher du NO. de Cordouan“ Nr. B 2 er ombyttet med en rød Kugletønde B 2. 45° 38' 12" N. Br. 1° 18' 18" V. Lgd. I Passe du Sud er de røde Spidstønder „Ouest de Olives“ A 4, „Changement de route“ A 6, og „Roche de Saint Nicolas“ A 8 ombyttet med røde Spidstønder A 4, A 6 og A 8 der ligger henholdsvis paa 45° 30' 55" N. Br. 1° 11' 57" V. Lgd. 45° 31' 29" N. Br. 1° 10' 14" V. Lgd. og 45° 33' 52" N. Br. 1° 6' 30" V. Lgd.

Sable d'Olonne. Grundene ved Sable d'Olonne med 3 $\frac{1}{2}$ Fv paa 46° 29' 3" N. Br. 1° 50' 2" V. Lgd. og 46° 27' 26" N. Br. 1° 46' 25" V. Lgd. findes ikke. Der er 7 à 8 Fv. Vand paa disse Steder.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Bay Marblehead. Følgende Tønder ligger fremtidig ude fra 25d Maj til 1ste Oktober: Corinth Race Mark hvide Spirtønde Nr. 2 i 26 Fv. Vand, fra Roaring Bull Baake i S. 83 $\frac{1}{2}$ ° Ø. o fra Halfway Rock Baake i S. 37° Ø. Corinth Race Mark hvide Spirtønde D i 17 Fv. Vand, fra Baker Island Fyr i S. 11° Ø. og fra Halfway Rock Baake i S. 34 $\frac{1}{2}$ ° V. Souther Guide hvide Spirtønde med hvidt Flag, i 11 Fv. Vand, fra Marblehead Fyr i S. 4° Ø. og fra Roaring Bull Baake i S. 89 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Race sorte og hvide Spirtønde med sort Bur, i 4 Fv. Vand, fra Eastern Point Fyr i S. 1° V. og fra The Grave Fyr i N. 63° Ø.

Cape Cod Bay. Plymouth Harbor. Bass Rock røde Spirtønde Nr. 4 er flyttet 1 Kbl. S. 68 $\frac{1}{4}$ ° Ø. hen i 18 Fod Vand fra Soldiers Monument i N. 57° Ø. og fra Plymouth Fyr i S. 22° Ø.

Følgende Tønder ligger fremtidig ude fra 1ste April til 10de Januar: Captain Flats West røde Spirtønde Nr. 2 i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra Duxbury Pier Fyr i N. 80 $\frac{1}{4}$ ° V., og fra Star di-h Monument i S. 24° Ø. Kingston Flats East sorte Spirtønde Nr. 1 i 12 Fod Vand, fra Duxbury Pier Fyr i N. 74° V og fra Standish Monument i S. 19° Ø. Kingston Channel Turning sorte Spirtønde Nr. 3 i 8 Fod Vand, fra Standish Monument i S. 12° Ø., og fra Duxbury Pier Fyr i N. 74° V Kingston Middle Ground sorte Spirtønde Nr. 5 i 7 Fod Vand fra Standish Monument i S. 5° Ø., og fra Duxbury Pier Fyr i N. 82 $\frac{1}{2}$ ° V.

Long Island Sound. Gardiners Bay. Shelter Island Sound Hallocks Point Shoal. Omtrent den 12te Juli 1907 udlægges en rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 20 S., Lys 10 S., Mørke 10 S., paa Hallocks Point Shoal Spirtønde Nr. 10's Pluds. Spirtønden inddrages, men ligger paa Stationen om Vinteren, naar Lystønden er inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay Mobile Ship Channel røde, faste Fyr M G A er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. Flammens Højde: 33 Fod Rød Fyrbaake paa Ø.-Siden af den gravede Rende, omtrent midt imellem Middle Ground Fyr og Fyr Nr. 2.

Texas. Matagorda Bay. Half Moon Reef. Half Moon Reef Fyrs 4de Ordens Fyr er ombyttet med en Lanterne, saa Lystyrken er betydelig forringet. 28° 33' 5" N. Br. 96° 15' 2" V. Lgd.

Nicaragua. Cape Gracias a Dios og Swan Island. Cape Gracias a Dios Fyr har en Synsvide af 8 Kml. 15° 0' N. E. 83° 10' V. Lgd.

Paa Swan Island brænder et privat, hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 8 à 10 Kml. 17° 24' N. Br. 83° 57' V. Lgd.

Frem. Austa, Bagger, afg. fra Windau 18. ds. til Ghent. — Freja, Nielsen, afgik fra Helsingborg 20. ds. til St. Petersborg. — Hertha, Rasmussen, ankom til Grimstad 20. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ankom til Lysekil 21. ds. — Tor, Härstedt, ankom til Kønigsberg 15. ds. — Roma, Larsson, ankom til Visby 20. ds.

H. Kirchner. Edison, Sørensen, ank. til Bergen 17. ds. fra Barry. — Stanton, Jørgensen, afg. fra Oxeløund 18. ds. til Kratzwieck.

Dampskibsselskabet Ocean A/S. Norman, Rosbæk, ank. til Hull 22. ds. — Allan, Nielsen, ankom til Aarhus 20. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra St. Petersborg 22. ds. — Tyskland, Danstrup, ankom til Rotterdam 21. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Blyth 20. ds. — Belgien, Nielsen, ankom til Grangemouth 23. ds.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Annette Furness, Larsen, ankom til St. Petersborg 19. ds. — Lady Furness, Clausen, ankom til Kbhvn 22. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, ankom til Esbjerg 22. ds. — Urda, Jacobsen, afgik fra Hamburg 24. ds. bestemt til Labrador.

Rønne. Ansgar, Møller, ankom til Brake 16. ds. — Næstved, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 18. ds. — Amaran, Kyhn, ankom til West-Hartlepool 17. ds. — John Hintze, Jacobsen, ankom til Figeholm 17. ds. — Freja, Bech, ankom til Sølvborg 19. ds. — Kastor, Clausen, ankom til Pillau 19. ds.

Svendborg. R. P. Pedersen, Andersen, ankom til St. Nazaire 14. ds. — Laura, Petersen, ankom til London 16. ds. — Kamra, Fisker, pass. Kbhvns. Red 15. ds. — Dana, Jensen, ank. til Merville 14. ds. — Vesta, Poulsen, ank. til London 15. ds. — Gefion, Rasmussen, ankom til Fowey 17. ds. — Cornwall, Pedersen, ankom til Penarth Red 17. ds. — Zampa, Petersen, ankom til Courcelles Red 17. ds. — Minerva, Vogelsang, ankom til Åbo 17. ds. — Klara, Nielsen, ankom til Leiths Red 18. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Lübeck 17. ds. — Ebenezer, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 17. ds. — London, Andersen, ankom til Pinepool 18. ds. — Maagen, Jensen, ankom til Danzig 17. ds. — Urda, Pilgaard, ank. til Folkestone 18. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Exmouth 18. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ankom til Dieppe 18. ds. — Catrine, Hansen, ankom til Portsmouth 19. ds. — Slesvig, Hoffmann, ankom til Halmstad 20. ds. — Jason, Hansen, ankom til Concorneau 22. ds. — Iris, Hansen, ankom til Flensborg 21. ds. — Severine, Hansen, ankom til Pillau 22. ds. — Nine, Nielsen, ankom til Riser 22. ds. — Martha, Hansen, ankom til Aarhus 19. ds. — Niels, Nielsen, ankom til Drøger 20. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ankom til Frederikshavn 19. ds. — Christiane, Jørgensen, ankom til Charlesham 20. ds.

Æro. Smart (NLPK) pass. 8. ds. Teneriffa. — Dana, Pedersen, ankom til St. Johns d. 16. ds. — Alt, Rasmussen, ankom til Troon d. 17. ds. — Kastor, Albertsen, ankom til Rønne d. 16. ds. — Norma, Christensen, ankom til Dalhousie 16. ds. — Amalia, Andersen, ankom til Swinemünde 17. ds. — Hansigne, Clausen, ankom til Shoreham 16. ds. — Ino, Weber, ankom til Kingslynn 17. ds. — Yrsa, Albertsen, er ankommen Labrador. — Karen, Albertsen, ankom til Stolpe münde 18. ds. — Henry, Bager, ankom til Swinemünde 18. ds. — Lauritz, Folmer, ankom til Nykjøbing F. 18. ds. — J. A. Kromann, passerede Beaccy Head 16. ds. for vestg. — Ariel, passerede Dungeness 15. ds. for vestg. — Thor, Kromann, ankom til Maracaibo 17. Juni. — Sejerskransen, Schmidt, ankom til Rivadesella 18. ds. — Kodan passerede Dover 15. ds. for vestg. — Anne, Jacobsen, ankom til Frhavnen 17. ds. — Kiana, Christensen, ankom til Ramsgat 18. ds. — Ægir, Petersen, ankom til Dieppe 19. ds. — Skirner, Rasmussen, ankom til Kingstonwharf 18. ds. — Johanne, Stegmann, ankom til Kiel 19. ds. — Detvende Brødre, Boye, ank. til Boness 19. ds. — Frederik & Ane, Christensen, ankom paa Leiths Red 19. ds. — Mette, Andersen, ankom til Dysart 19. ds. — Fuglen, Petersen, ankom paa Paimpol Red 18. ds. — Hermod, Dreimann, ankom til Svendborg 19. ds. — Kodan passerede St. Catharines Point 16. ds. for vestg. — Debora, Rasmussen, ankom til Gateborg 19. ds. — Laura, Jensen, ankom til Altona 19. ds. — Express, Boye, ankom til Kjøbenhavn 18. ds. — Søstrene, Christensen, ankom til Esbjerg 20. ds. — Elise Marie, Olsen, ankom til Danzig 19. ds. — Venus, Jensen, ankom til Trinity (New-Foundland) 20. ds. — Kathinka, Olsen, ankom til Marstal d. 20. ds. — Agnes, Christensen, ankom til Travemünde d. 22. ds. — Neptun, Jensen, ankom til Karlshamn 22. ds. — Ellen, Folmer,

afgik 20. ds. fra Kjøbenhavn til Frederikssund. — Skandia, Hay, ankom til Frederiksstad 21. ds. — Lorentz, Levinsen, ankom til Oporto 21. ds. — Valborg, Johansen, ankom til Dysart 21. ds. — Hildur, Andersen, ankom til Hufnuskær 21. ds. — Mars, Stegmann, ankom til Middøl 22. ds. — J. A. Kromann, Christensen, ankom til Charlestown Red 22. ds. — Niels, var 19. ds. til Ankers ved Southend. — Aerial, ankom til Benodet 21. ds. — Christiane, Bager, ankom til Karlshamn 21. ds. — Uffo, Andersen, ankom til South Alloa 22. ds.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Skagen. Lodsdamperen ved Skagen er atter paa Station.

Sundet. København. Revshalen Ø. I Begyndelsen af August 1907 udlægges paa 4 Fv. Kurven i hvert af de to Punkter, hvor denne skæres af den N.-lige og den S.-lige Grænselinie for den hvide Vinkel i Lynetten Vinkelfyr, et Sømærke, nemlig i det N.-lige Punkt et Styrbords og i det S.-lige Punkt et Bagbords Sømærke, begge uden Topbetegnelse.

Smaalands-Farvandet. Guldborg-Sund. Ved det ny 20 Fods Løb fra Smaalands-Farvandet gennem Guldborg-Sund til Nykjøbing udlægges 16 Spidstønder. Udlægningen begynder den 25de Juli 1907.

Afmærkningen af Farvandet bliver uforandret, undtagen at Halmprikken paa V.-Siden af 15 Fods Pullen, ud for N.-Enden af Alstrup-Klint inddrages, og en Risprisk udsættes paa Ø.-Siden af Pullen, og at Halmprikken Ø. for den gravede Alstrup-Rende flyttes hen til Kanten af Reuden. Flytningen af disse Sømærker foretages den 15de August 1907.

Nykjøbing p. F. Nykjøbing p. F. røde, faste Ledefyr er forstærket og flyttet. Det S.-lige Fyr staar paa S.-Molen, det N.-lige paa N.-Molen, 137 Alen N. 35° V. fra Bagfyret. Flammens Højde: 22 og 16 Fod. spejlapparat. Fyrene lyser Farvandet rundt og brænder hele Aaret. Graa Fyrpæle, 16 og 9 Fod høje.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverlig. Vraget, der var forankret 3/4 Kml. V. for Trellebørg, er indbugseret i Trellebørg Havn.

Rusland. Finland. Barösund Fjord. Paa Øen Salmø SV.-Side er opført en sort og hvid, 21 Fod høj Baake. 59° 55' N. Br. 24° 24' Ø. Lgd., og paa Øen Kantgrund en hvid, 10 Fod høj Baake. 59° 56' N. Br. 24° 22' Ø. Lgd. Holdt overet i S. 75° Ø. og N. 75° V. leder de over Barösund Fjord fri af alle Grunde.

Tyskland. Neufahrwasser. Indtil 10de August 1907 afholdes Skydeøvelser ved Neufahrwasser fra c. Kl. 7¹/₂, Fm. til 12 Md., og den 6te August fra Kl. 9 til 11 Em. Naar der skydes, hejses en sort Ballon ved Lodshuset i Neufahrwasser, og en Lodsdamper ligger uden for Skudlinien. Under Skydningen maa man ikke komme Neufahrwasser Fyr nærmere end 6 Kml.

Om kort Tid males de grøntmalede Dele paa Fyrtaarnet paa Neufahrwasser Ø.-Mole sorte. 54° 25' 5" N. Br. 18° 39' 50" Ø. Lgd.

Howacht Bugt. Vraget i Howacht Bugt er bortsprængt og Afmærkningen inddraget.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Følgende Fyrlamper er forandret saaledes: Spro. Den røde Vinkel er udvidet til N. 4° Ø., fri V. om Steilene.

Barkevik. Fortfyret er flyttet noget mod Vest, saa at Fyrene er overet i S. 20° V. og N. 20° Ø. Begge Fyrlamper viser Lys med Formærkelser.

Gitmertangen. Fortfyret viser Lys med Formærkelser. Blæstholmens Fyrlampe viser Lys med Formærkelser. Sviner Fyrlampe viser Lys med Gruppe-Formærkelser.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Hvidingsø. Hvidingsø Fyr tændes atter den 15de Juli 1907.

port 20. ds. fra Kristiania. — Thyra, Mikkelsen, ankom hertil 21. ds. fra Antwerpen. — Tiber, Bech, ank. til Nordmaling 20. ds. fra Munksund. — United States, Wulff, afgik fra New York 18. ds. til Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Petersborg 22. ds. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. til Riga 19. ds. fra Antwerpen. — Laura, Aasberg, afgik fra Reykjavik 20. ds. til Østlandet. — Tjaldur, Rothe, afg. fra Leith 21. ds. til Reykjavik. — Vesta, Godtfredsen, ankom hertil 18. ds. fra Leith.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, N. W. Schmidt, ankom til Repola 22. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ankom til Rouen 13. ds. — L. H. Carl, Stabell, afgik fra Stettin 21. ds. — Erik II, A. S. Mahncke, ankom til Antwerpen 11. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, ankom til St. Petersborg 19. ds. — Dan, Th. H. Petersen, ankom til Sunderland 22. ds. — Uffe, J. M. Petersen, ankom til Barry 17. ds. — Knud II, Meyer, afgik fra Uleåborg 10. ds. — Danmark, Mikkelsen, afg. fra Seaham 21. ds. — Ragner, Holst, ankom til Rouen 6. ds. — Skjold, H. C. Mathiesen, ank. til Kbhvn. 23. ds. — Halfdan, Chr. S. Hansen, ank. til Calais 20. ds. — Olaf, J. P. Jørgensen, ankom til Newcastle 22. ds. — Svend II, C. W. Jensen, ankom til Newcastle 22. ds. — Harald, C. A. Schmidt, ank. til Kronstadt 19. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ankom til Methil 16. ds. — Ivar, Juul Larsen, afgik fra Rahja 20. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ankom til Nantes 15. ds. — Vagn, Mahncke, ankom til Rouen 12. ds. — Ulf, Drescher, ankom til Antwerpen 13. ds. — Leif, Huus, ankom til Kronstadt 23. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Blyth 21. ds. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Rouen 22. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afg. fra Blyth 20. ds. til Neufahrwasser. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Cardiff 20. ds. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. til Kronstadt 21. ds. — Excellence Pleske, Christensen, afgik fra Hull 19. ds. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Pillau 23. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Newcastle 18. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ankom til Algier 21. ds. — Johan Siem, Petersen, afg. fra Bona 14. ds. til St. Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Hull 22. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Archangel 18. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Hull 22. ds. — Hamlet, Reese, ankom til Pillau 11. ds. — Helge, Olsen, ankommen til Kronstadt. — Rolf, Olsen, afgik fra Grimsby 21. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Finland 12. ds.

Meimdal. Helga, Olsen, ankom til Sunderland 23. ds. — Martha, Christensen, afg. fra Blyth 23. ds. — Elna, Rathje, pass. Lødingen 22. ds. — Theresc, Pedersen, afg. fra Swinemünde 15. ds. — Simone, Møller, ank. til Stucksund 20. ds. — Jeanne, Løtfler, afgik fra Swinemünde 22. ds. — Vera, Rise, ankom til Blyth 20. ds. — Anine, Leth, ank. til Norrkøping 23. ds. — Daisy, Lagesen, ankom til Swinemünde 23. ds.

Vesterhavet. Niobe, Hansen, afgik fra Grimsby 20. ds. til Aarhus. — Nancy, Jessen, ankom til South Shields 22. ds. — Nautik, Nielsen, ankom til Sunderland 20. ds. — Nordseen, Gram, ankom til Rostock 22. ds. — Nexos, Basse, afgik fra Ghent 20. ds. til Rendsburg. — Nora, Jørgensen, afgik fra Ipswich 22. ds. til Riga. — Fylla, Christensen, afg. fra Sevilla 18. ds. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, afg. fra Sevilla 20. ds. til Antwerpen. — Hebe, Nielsen, afgik fra La Laja 22. ds. til Antwerpen. — Cito, Thøgersen, afg. fra Hamburg 22. ds. til Boness. — Napoli, Brinch, ankom til Sevilla 11. ds. — Bodil, Larsen, ankom til Sevilla 22. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. fra Stolpmünde 20. ds. til Uleåborg. — Nerma, K. Nielsen, ankom til Havre 20. ds. — Alfa, Udall, ank. til Geestmünde 21. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Rotterdam 21. ds. — Eklipstika, Hemmingsen, ankom til Bruges 22. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til St. Petersborg 22. ds. — Urania, Clausen, ankom til Hull 22. ds. — Svend, Petersen, afgik fra Kjøbenhavn 18. ds.

Nordsøen. Nordland, Møller, ankom til Howdon Dock 19. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. fra Kronstadt 21. ds. — England, Andersen, ankom til Burntisland 21. ds. — Holland, Poulsen, ankom til Fredericia 19. ds. — Rusland, Madsen, ankom til Boness 19. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, afgik fra Ostende 21. ds. til Santander. — Ingrid, Winther, afg. fra St. Petersborg 23. ds. til Ostende. — Karen, Eriksen, ankom til Rotterdam 21. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ankom til Sundsvall 22. ds. — Alexy, Lorentzen, passerede Kanalen 22. ds. til Stettin. — Dagny, Fischer, passerede Kanalen 19. ds. til Rochefort. — Mary, Clausen, pass. Helsingør 22. ds. til Libau.

Kjøbenhavn. Russia, Poulsen, ankom til Windau 18. ds. — Normannia, Erichsen, afg. fra Rotterdam 22. ds. til Hull. — Livonia, Skov, ank. til Methil 22. ds.

Østeråsen. Gratia, Mathiesen, ankom til Kronstadt 19. ds.

Inga. Flandria, Sørensen, ankom til Bremerhaven 22. ds. — Carbonia, Lindberg, ank. til Leer 20. ds. — Estonia, Winckler, afgik fra Calais 22. ds. til Wearmouth.

Dan. Fionia, Hansen, afgik fra Sundsvall 28. ds. til Sevilla. — Selandia, Troensegaard, ank. til Velzen 22. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ankom til Liverpool 23. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra Newcastle 25. Juni. — Flynderborg, Larsen, ankom til Kbhvn 20. ds. — Fredensborg, Winther, ank. til Newcastle 18. ds. — Frederiksborg, Hansen, ankom til Huelva 15. ds. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Petersborg 19. ds. — Kronborg, Jensen, ankom til Savana 23. ds. — Rosenborg, Schultz, ankom til Bordeaux 13. ds. — Skanderborg, Albertsen, ankom til St. Petersborg 21. ds. — Stegelberg, Lund, ank. til Repola 22. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til Hull 20. ds. — Søborg, Fischer, passerede her 23. ds. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Riga 21. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. til West Hartlepool 21. ds. — Marselisborg, Rhode, afg. fra St. Petersborg 22. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Blyth 21. ds. — Skodsborg, Schultz, ankom til Stettin 22. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til St. Petersborg 19. ds. — Ulfborg, Eriksen, ankom til Gøteborg 16. ds. — Vordingborg, Petersen, pass. Hanstholm 21. ds.

Neptun. Dansborg, Kühl, ank. til Rotterdam 20. ds. — Jøgersborg, Larsen, ankom til Sunderland 22. ds. — Kallundborg, Nielsen, pass. Skagen 21. ds. — Taarnborg, Matzen, ankom til Riga 21. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Genth 19. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Bergesen, pass. her 21. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ankom til Newcastle 22. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Pillau 17. ds. — Helene, Sørensen, ankom til Kiel 23. ds. — Agnete, Peterson, ank. til Flensborg 21. ds. — Hermia, Hansen, ankom til Kiel 22. ds. — Alice, Schultz, ank. til Kiel 20. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Neufahrwasser 18. ds. — Bornholm, Abrahamson, ankom til Kiel 22. ds. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 22. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Cathay, C. Jensen, ank. til Kobe 23. ds. — Anamba, Juul-Hansen, afg. fra Sabang 19. ds. — Siam, Cortsen, afg. fra Tjilatjap 6. ds. — St. Domingo, Gabe, afg. fra Singapore 9. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. fra Suez 23. ds. — Indien, Berg, afg. fra Kbhvn. 25. ds. — Cambodia, Knudsen, afg. fra Madeira 1. ds. — Siberien, Madsen, ank. til Mo Augsåg 21. ds.

Østasiatisk Kompagni; Vestindisk Afdeling. St. Jan, Rambusch, afg. fra Barbados 23. ds. til Trinidad. — St. Thomas, Hansen, afg. fra Kbhvn. 23. ds. til Rotterdam. — St. Croix, Ingemann, afg. fra New Orleans 20. ds. til St. Thomas.

Æra. Energi, Svane, ankom til Leith 22. ds. — Emanuel, Hansen, ank. til Ghent 19. ds. — Helgenæs, Knudsen, ankom til Marstal 20. ds.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Rouen 18. ds. — N. F. Høffding, van Deurs, afgik fra Petersborg 22. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afgik fra Flensborg 22. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ankom til Riga 18. ds. — E. M. Dalgas, Møller, ankom til Brahestad 21. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Kotka 18. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ankom til Stralsund 22. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, afgik fra Kiel 22. ds. — G. Kock, Jørgensen, ankom til Ghent 22. ds. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Frederiksbamn 20. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ankom til Methil 22. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afgik fra Sunderland 17. ds. til Kronstadt. — London, Bom, afgik fra Repola 22. ds. til Velzen. — Paris, Tholander, ankom til Velzen 19. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ankom til Heplotsund 21. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afgik fra St. Petersborg 19. ds. til Rotterdam. — Wien, Schmidt, ank. til Sunderland 21. ds. — Roma, v. Thun, ankom til Swinemünde 21. ds.

Holm & Wonald. Anna, Jensen, afgik fra Tyne Dock 23. ds. til Swinemünde. — Clara, Magleby, ank. til Kbhvn. 20. ds. — Kai, Kurtzhals, afgik fra Rotterdam 23. ds. til Tynen. — Erik, Poulsen, ankom til London 20. ds. — Axel, Christensen, ankom til Hull 15. ds. — Josey, Damm, afgik fra Barry 20. ds. til Stettin. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Terneuzen 21. ds. — Ulrik Holm, Bennelycke, ankom til Methil 22. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, afgik fra Frederiksbamn 22. ds. til Bremen. — Angantyr, Holm, afg. fra Windau 23. ds. til Brøge. — Bogatyr, Egenfeldt-Nielsen, afgik fra Methil 16. ds. til Kronstadt. — Farmatyr, Nielsen, ankom til Burntisland 23. ds. — Veratyr, Villadsen, ankom til Kiel 12. ds. — Absalon, Grau, ankom til Xypila 19. ds.

Nicht Gedacht, tysk Tjalk, kom d. 18. ds. paa Grund Syd for Drager. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Eva, Dpsk. af Farsund, er, paa Rejsen fra Riga til Newcastle med Trælast, indslæbt hertil af tysk Dpsk. „Zappat“. „Eva“ har Skade paa Maskinen og reparerer her.

Ida Caroline, Skonnert af Dämsten, er paa Rejsen fra Aarhus med Trælast sprunget læk i Søen og bleven forladt af Mandskabet, der i egen Baad landede ved Gilleleje. Skonnerten er senere af „Bien“ indslæbt til Helsingør.

Stern, Skonnert af Windau, er, paa Rejsen fra Riga til Kings Lynn med Oljekager, indslæbt til Helsingør med Tab af Sejl og med Skade paa Opstaaende.

Dampmuddermaskinen Kragens af Svendborg tilhørende Entreprenørfirmaet Brdr. Hansen, er i Følge „Svendborg Amtstidende“ d. 18. ds. forlist ud for Høje Møen paa c. 20 Favne Vand. Det skete i den orkanagtige Storm, og det var med Nød og næppe, Mandskabet reddedes om Bord i Slæbebaaden „Flinterenden“. Muddermaskinen var forsikret i et udenlandsk Selskab for 30,000 Kr.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet „Fulton“ (Stabelnummer 116) bygget for Regning Dampskibsselskabet H. Kirshner, A/S Kjøbenhavn, blev d. 20. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernslibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse „special survey“, er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15'—9" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 indicerede Hestes Kraft.

Fra Marstal Staal- og Jernskibsværft løb i Følge „Erø Avis“ d. 19. ds. en ny Motor-Jernskonnert „Olaf Petersen“ af Stabelen. Skibet, der maaler c. 120 Tons, er rigget med 3 Pælemaster og forsynet med 25 HK Motor samt Vandballast-Tank.

Korresponderende Reder bliver Skibsreder H. Marius Petersen og Føreren J. Carl Albertsen.

Fra Burmeister & Wains Skibsværft fandt Lørdag d. 20. ds. en vellykket Prøvetur Sted i Sundet med Damperen „St. Thomas“, der er bygget for Regning Det Østasiatiske Kompagni og bestemt for dette Selskabs Vestindie Rute. Saavel Fart som Kulforbrug viste sig gunstigere end kontraheret.

Straks efter Prøveturen, paa hvilken Repræsentanter for Rederiet og Værftet var til Stede, lagde Skibet over i Frilhavnen for at paabegynde Indtagning af Last.

Den 20. Juli d. A. løb en ny Fragtdamper „Fürth“ bygget for Regning Tysk-Australisk Dampskibsselskab i Hamburg af Stabelen fra Flensborg Skibbygnings Selskabs Værft.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 400', største Bredde 50' 10", Dybde (moulded) 27' 9". Lastevne c. 7,000 Tons.

I Følge „Fairplay“ er den danske Damper „Herleve“, der maaler 1,387 Brutto og 807 Netto Tons, solgt til Mr. W. A. Massey, Hull. Skibet, der er bygget hos Messrs. Kish Boolds and Co., Sunderland, i Aaret 1883, har Maskiner med Cylinderdimensioner 33", 62" og 42" Slag.

Skibets Navn er nu „Ellerker“.

Den 6. Juli har i Følge „Hansa“ den danske Damper „Otto Rud“, bygget for Regning Dansk Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, foretaget Prøvetur fra Howaldtsværke i Kiel, paa hvilken der opnaaede en Hastighed paa 10 1/2, Knob. Damperen, der maaler 2,400 Tons, er særlig bygget til Fragtfart paa Nord- og Østersøen og Middelhavet.

I Løbet af en Maanedstid vil to andre Dampere, „Henrik Bjelke“ og „Ove Gjedde“, der er under Bygning for samme Selskab, ligeledes blive færdige.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

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

"IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STEMP. FABR. XANIA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 23. Juli).
Adolph Andersen, Schubert, afg. fra Riga 20. ds. til Rouen.
— Alexandra, Rabe, ankom hertil 10. ds. fra Boston.
— Algarve, Borries, ankom til Sevilla 22. ds. fra Cadix.
— Anglo Dane, Wiencke, ankom til Riga 23. ds. herfra.
— A. N. Hansen, Pnasse, ank. til Libau 22. ds. fra Antwerpen.
— Antwerpen, Madsen, ank. til Bizerte 17. ds. fra Havre.
— Arkansas, Petersen, ankom til Aalborg 21. ds. herfra.
— Arno, Strubberg, afgik fra Neapel 22. ds. til Messina.
— Axelhuus, Søeberg, ankom til Bergen 22. ds. herfra.
— Aurora, Fischer, ankom til Rouen 19. ds. fra Riga.
— Baron Stjernblad, Kofoed, ank. til London 21. ds. herfra.
— Beira, Lunge, ankom hertil 19. ds. fra Lissabon.
— Chr. Broberg, Nielsen, pass. Holtenau 23. ds. for Antwerpen.
— Chr. IX, Holm, pass. Brunsbüttel 22. ds. for Libau.
— C. F. Tietgen, Thomsen, ankom til New York 16. ds. fra Kristianssand.
— Dagmar, Wiberg, ank. til Helsingørs 20. ds. fra Abo.
— Douro, Mortensen, ankom til Memel 22. ds. fra Stockholm.
— Florida, Andersen, afg. herfra 11. ds. til Baltimore.
— Frederik, Thomsen, pass. Holtenau 23. ds. hertil.
— Garonne, Kromann, afg. herfra 20. ds. til St. Pe-

tersborg. — Georgios I, Sørensen, ankom hertil 21. ds. fra St. Petersburg.
— Hellig Olav, Holst, ankom hertil 16. ds. fra Kristiania.
— Hængest, Harder, afgik fra Reval 23. ds. hertil.
— J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Marseille 12. ds. herfra.
— Jolantha, Simonsen, afgik fra Königsberg 22. ds. til Hull.
— Kasan, Hansen, ankom til Libau 22. ds. herfra.
— Kentucky, Andresen, pass. Portoiness 20. ds. hertil.
— Kiev, Jørgensen, ank. til Hull 20. ds. fra Libau.
— Kursk, Gommesen, ankom hertil 23. ds. fra Antwerpen.
— Leopold II, Rasmussen, afg. fra Genua 20. ds. til Lissabon.
— Louise, Kruse, ankom til Königsberg 22. ds. herfra.
— Louisiana, Ørsted, afgik herfra 20. ds. til Baltimore.
— L. P. Holmblad, Gotthardt, ankom hertil 22. ds. fra Boston.
— Morsø, Øst-Jacobsen, ankom til Antwerpen 17. ds. fra Riga.
— Moskov, Meldahl, ankom til Petersburg 22. ds. herfra.
— Nicolaj II, Kaas, afgik herfra 13. ds. til Boston.
— Nordjylland, Kragh, ankom hertil 22. ds. fra Libau.
— Nishnij Novgorod, Nidersee, ank. hertil 17. ds. fra Dunquerque.
— O. B. Suhr, Frisenette, dokker i Antwerpen.
— Oscar II, Hempel, afgik fra Kristianssand 13. ds. til New York.
— Omsk, Jonsen, dokker i Helsingør.
— Perm, Christensen, afgik fra Libau 21. ds. til Hull.
— Pregel, Olsen, ank. hertil 19. ds. fra Hull.
— Riberhus, Bønnelykke, afg. herfra 23. ds. til Riga.
— Texas, Lissner, ankom til New-

mark, fra Wismar er der sluttet til Kjøbenhavn for Saltaten til kun $2\frac{3}{4}$ Mark. Derimod er det betydelig bedre i Lübeck, hvor der gennemføres $3\frac{1}{2}$ à 4 Mark for Gibs og Kainit til danske Havne.

ab Kjøbenhavn er det smaat; der er sluttet for Bomuldsfrøkager til Stubbekjøbing 13 Øre, Nysted $15\frac{1}{2}$ Øre samt for Majs til Rønne 11 Øre; der ventes i denne Uge et Par Dampere fra Sortehavet, fra hvilke der imidlertid endnu ikke udbydes noget af Betydning, foreløbig en enkelt Ladning Majs til Rønne.

ab de svenske Sundhavne noteres nu flere Gødningslaster til forskellige danske Provinshavne 14 à 15 Øre; til Thisted er sluttet til 21 Øre; ligeledes noteres en Del Lervarelaste, saaledes til Kiel, Flensborg $3\frac{1}{2}$ Mark, Königsberg $4\frac{1}{4}$ Mark, Riga $4\frac{1}{2}$ Mark, Stettin $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ Mark.

ab Sydsverig noteres for Bloksten til Wimsar 5 Mark, Aberdeen $7\frac{6}{6}$ samt Gadesten til Itzehoe $5\frac{1}{2}$ Mark, Rendsborg $4\frac{1}{2}$ à 5 Mark, Hamburg $4\frac{1}{2}$ Mark, Neufahrwasser $4\frac{1}{4}$ Mark, Rostock, Memel 4 Mark, for Birkebrænde til Klintebjerg $5\frac{1}{4}$ Kr. pr. Favn.

Fra Norge ligger Markedet nærmest uden væsentlige Forandringer, der noteres Drammen/Boulogne Stav 28 à 29 Frcs., Brügge Battens 28 Frcs., Geestemünde 23 Mark, endvidere fra norsk Idefjord/Kjøbenhavn Gade- sten 4 à 5 Kr., Hamburg Kantsten 5 Mark.

Hvad Trælastermarkedet angaar, da noteres bl. a. Søderhamn/Rostock 22 Mark, Skellefteås/Bremerhaven 29 à 30 Mark, Hernøands/Flensborg (pr. $15/10$) 27 à 28 Mark, Itzehoe Stav 28 à 29 Mark, Methil D/B. B. 23/, Sundsvall/Helsingborg 19 Kr., Råfsø/Vejle 20 Kr.

Generalforsamlinger.

Nordisk Skibsrederforening

afholdt ordinær Generalforsamling i Bergen den 10. Juli. Foreningens Formand, Konsul Oppen, oplæste det her i Bladet tidligere offentliggjorte Regnskab, for hvilket der gaves Decharge. De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer for Danmark, Norge og Sverig genvalgte med Undtagelse af Skibsreder D. Torm, Kjøbenhavn, der ikke ønskede Genvalg. I Stedet for Skibsreder D. Torm valgtes Skibsreder Hans Christensen, Kjøbenhavn.

Første Sag paa Dagsordenen var Bestyrelsens Beslutning om at sætte Mindstekontingenten for et Skib op til 20 Kr. Dette har hidtil været 7 Kr. pr. Aar for Skibe paa indtil 286 Tons. Af Skibe paa indtil denne Størrelse er indmeldt i Foreningen ialt 647, hvoraf 320 danske.

Bestyrelsen fandt, at et Kontingent paa 7 Kr. aarlig for disse Skibe ikke kunde opveje de Udgifter, Foreningen har for deres Skyld. Der viste sig at være Stemmning for Forslaget, men den endelige Afgørelse vil først blive truffet paa en ekstraordinær Generalforsamling til Efteraaret.

Angaaende Spørgsmaalet om Strejkeklausuler oplystes, at denne Sag var under Drøftelse i „The Baltic and White Sea Conference“, hvis Resultater man ansaa det for ønskeligt at afvente.

Angaaende Spørgsmaalet om Ommaaling af Skibe i svenske Havne vedtoges enstemmigt følgende Resolution:

„Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om at søge udvirket en Ordning, hvorved Ommaaling af Skibe i svenske Havne og de dermed forbundne uforholdsmæssige Udgifter undgaaes.“

Om Rønningspørgsmaalet vedtoges en Udtalelse, hvori Mødet opfordrede Bestyrelsen til gennem Henvendelse til Statsmagterne ved retslig Fortfølgelse af Rønningsmænd osv. at gøre alt, hvad den formaade for at hæmme Rønninger.

Det vedtoges at henlægge næste Aars Generalforsamling, der efter Lovene skulde afholdes i Danmark, til Kristiania samt at fastsætte Tidspunktet for den til Dagene omkring 9. eller 10. Juli, idet den da vil falde sammen med Tiden for det 6. nordiske Søfartsmøde.

Et Forslag om Oprettelsen af en Filial af Nordisk Skibsrederforening i Bergen stillede i Bero.

Fra Sø og Land.

Førereren af den britiske Fuldrigger „Loch Garry“ meddeler, i Følge „Sh. Gaz.“, følgende fra sin sidste Rejse fra Australien til Boston:

Faa Dages Rejse fra Boston, medens Skibet laa med Vindstille, observerede vi i et Par Kvartmils Afstand stærke Krusninger paa Havet. Først troede vi, det var et Vindpust, der kom, men senere opdagede vi, at det var en veritabel Flod midt ude paa Oceanet, som vi nærmede os ganske langsomt. Strømmen, der gik med en Hastighed af mindst $1\frac{1}{2}$ Knob i østlig Retning, førte en Del Drivtømmer, en Redningsbøje m. m. med sig; den syntes at skyde Skibet fra sig, thi dette laa i halvanden Time lige udenfor Strømmen uden at komme den nærmere. Flodens Grænse var overordentlig tydelig, og den løb i Retningen ØSØ. og VNV.; derimod kan vi ikke udtale os om, hvor bred den var, da den strakte sig længere ud i Horisonten, end man kunde se.

Dansk Sømand Hans Daniel Christensen, født den 21. Februar 1875 i Kjøbenhavn, formodes at være omkommen ved Drukning den 13. Februar 1907, medens han gjorde Tjeneste som Fyrbøder ombord paa Damperen „Nith“.

Mulige Oplysninger om Afdødes Hjemsted og Familieforhold bedes sendt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv, Kjøbenhavn.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Maj Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 580 Havarier, deraf 405 Dampskibe og 125 Sejlskibe mod 481 i samme Maaned 1906, deraf 365 Dampskibe og 116 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 147, Sammenstød 171, Anløbning af Nødhavn 87, Maskinskade 55, beskadiget af Is 12, af Ild 22, af haardt Vejr 43, forskellige Aarsager 40. kæntret 1, sunket 2. Ialt 69 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 67 i samme Maaned 1906, deraf 20 Dampskibe og 49 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 33, Sammenstød 10, beskadiget af Ild 3, forskellige Aarsager 1, forsvundet 1, kæntret 1, sunket 11, forladt 5, kondemneret 4.

Sibirien, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Øland været i Kollision med Sejleren „Iris och Agnes“ af Ystad. „Sibirien“ kom tværs af Sejleren og løb med Stævnen ind i dennes Styrbords Side og tilføjede den et stort Hul over og under Vandlinjen. Efter foreløbig Tætning fortsatte Sejleren til Karlshamn.

Edsøe Smit, 3-m. Sk. af Nykjøbing Mors, er, paa Rejsen fra England til Thisted med Kul, sunket i Tyborøn Kanal. Mandskabet reddet.

Helga, Dpsk. af Kbhvn., har, paa Rejsen fra Østersøen til Antwerpen med Trælaster, haft haardt Vejr og har maattet kaste af Dækslasten.

Johanne, Jagt af Nyborg, blev d. 18. ds. indslæbt her til fra Kastrup efter Grundstødning.

Confidence, Skonnertbrig af Thure, blev ved Sheernes, hvor den laa for Anker, paasejlet af Dpsk. „Wallsend“ af Newcastle og fik en Del Skade. „Confidence“ er indkommet til Rochester, hvor den lossede og reparerer.

Norden, Dpsk. af Kbhvn., har, paa Rejsen fra St. Laurence til Cardiff med Træ, været paa Grund ved Anticosti Island. Efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord, kom Skibet flot. „Norden“ er ankommet til Cardiff.

Njall, Dpsk. af Ørebak, der i Fjor Efteraar strandede paa Island, er nu af Moss Bjergnings Selskab bragt flot og bliver bugseret til Moss for Reparation.

Knud II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Uleåborg til Chautenay været paa Grund ved Helmegadden. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen hertil med svær Bundskade. Tætnet her og fortsat Rejsen.

Fragtmarkedet.

Medens Raterne fra Sortehavet, Azov og Middelhavet atter viser lidt Stigning ved en fast Markedstone, ligger Fragtforholdene baade for Nord- og Sydamerikas Vedkommende stadig i højeste Grad utilfredsstillende, og meget lave Rater har igen været accepteret fra disse Kanter grundet paa, at Tilbudet af Tonnage langt har oversteg Begæret, og for prompt Lastning ser vi blandt andet saa lavt som 8/6 akcepteret for en 4,500 Tons Baad fra Bahia Blanca til U. K. eller Kontinentet, og fra Golfen er accepteret 9/7 $\frac{1}{2}$ paa Netto Charter pr. August. Hvis der ikke kommer ganske betydeligt mere Efterspørgsel i en nær Fremtid, vil en Mængde Dampere tabe mange Penge i denne Fart, men heldigvis berører den jo ikke i nogen væsentlig Grad danske Dampere, da saa at sige alle de danske Baade, der for Tiden sejler paa Amerika, gaar i regulær Rutefart eller er sluttet forud til højere Fragter. Vender vi atter tilbage til Markederne paa den anden Side Atlanterhavet, da ser disse ganske anderledes lovende ud, og navnlig knyttes der en Del Forhaabninger til Sortehavet og omliggende Distrikter, hvorfra der fra næste Maaned ventes at ville blive meget betydelige Kornafskibninger, men ogsaa Østen vil sandsynligvis faa Brug for en betydelig Del Tonnage. Den indtraadte Bedring i Fragterne fra de sidstnævnte Kanter maa imidlertid sammenholdes med de udgaaende Fragter, og desværre viser Kulfragterne fra England til Middelhavet etc. en betydelig Nedgang i Ugens Løb, en Nedgang, som for adskillige Havnes Vedkommende, f. Eks. Genua, Savona, Port Said etc. godt kan sættes til 1/ pr. Ton. Desuden begynder nu igen Vanskelighederne i Genua og flere andre italienske Havne, idet Havnene er overfyldte med Dampere, saa at de maa vente i Tørn paa Kajplads, og saadanne Ophold er jo for det meste forbundet med Tab, da det næsten er umuligt at faa Liggedagspenge. Ad Østersøen til er Kulfragterne hævdede, og det samme gælder Returfragterne fra Østersøen, der er faste med stigende Tendens, og dersom St. Petersborg skulde faa Brug for Korntonnage pr. August og senere, vil dette kun yderligere bidrage til at stimulere Træfragterne. Særlig fra de russiske Havne synes det at være en Mængde Træ, hvorimod der fra den svenske Side ikke udbydes særlig mange Laster.

Det østlige Marked ligger ikke saa lidt bedre, og fra Karachi betales indtil 18/ udsøgt Havn pr. Juli (Aarets højeste Rate), medens der pr. August betales indtil 17/3 O. C. Bombay er stille. Efter lang Tids Forløb har Kalcutta fragtet til 23/9 for Jute til Dundee eller udsøgt Havn pr. September. Java er 9 d. højere og har sidst betalt 27/6 til Evropa eller U. S. pr. August for en 7,000 Tons Baad.

Sortehavet etc. er fast undtagen for ganske prompt Lastning, og Ekspeditionerne har gennemgaaende været daarlige. Pr. August og senere ligger Markedet bedre og 9/3 à 9/6 Basis London eller Rotterdam kan faas. Fra Sulina til Danmark betales 11/3 én, 11/6 to, 11/9 tre Havne pr. primo August. Azov har betalt 10/3 à 10/6 „any“ pr. August, 11/ pr. September, 6 d. ekstra Hamburg. Donau er ganske livløs. For Salt fra Eupatoria Kysten til russisk Østersøhavn er Raten stegen til omkring 15/ for August Lastning.

Middelhavet har haft mindre Tilbud af Tonnage, og Raterne er bedre helt igennem. Fra Grækenland (to Havne) til Rotterdam er sidst betalt 7/3 à 7/6 for Erts for meget store Baade, medens Huelva betalte 9/ til Rotterdam, 11/ U. S. nordlig Havn, 11/9 Savannah. Ogsaa fra Bilbao ligger Ertsfragterne fast paa Basis af 5/4 $\frac{1}{2}$ à 5/6 til Middlesbro, 5/ Tyne Dok, 5/3 Rotterdam.

Nordamerika har kun Brug for meget faa Dampere, og da Tilbudet er stort, er Raterne meget lave. Kanada har taget nogle faa August Baade, og der blev bl. a.

betalt 34/ à 36/6 fra St. John til Englands Vestkyst, 37/6 fra Bay of Fundy. For Sukker fra Kuba til New York eller Filadelfia betales kun 8 Cents. Et Par større Dampere pr. Juli/August sluttedes til 1/10 $\frac{1}{2}$ pr. Qrs. til Hull, Leith, Tyne eller Rotterdam, 2/ Hamburg. Golfen er meget flov. Sapelo har sluttet til 75/ U. K. eller Kontinentet én Havn, 77/6 to Havne og Pensacola to hollandske Havne 82/6.

La Plata Markedet ligger stadig ganske overordentlig slet med næsten intet Begær. Det højst opnaelige i Øjeblikket er 10/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet for prompte Baade paa Maksimum 4,000 Tons, medens større Baade har accepteret helt ned til 9/. Fra Bahia Blanca betales 8/6 for en prompt 4,500 Tons Damper. Paa Grund af de vedvarende daarlige Udsigter er flere Dampere, som nu er paa Vej ud til La Plata med Kul allerede sluttet hjem fra den mexikanske Golf.

Østersømarkedet holder sig omtrent paa samme Niveau som for en Uge siden, og vi kan i det væsentlige henvisse til forrige Uges Noteringer. Der har iøvrigt bl. a. været sluttet til Frs. 35 D/B. B. Gefle/Ostende (360 Stdr.), Frs. 34 D/B. B. Riga/Honfleur (650 Stdr.), 27/9 Råfsø og Pernoviken/Ipswich (475 Stdr.), Frs. 29 pr. Favn Pulpwood Petersborg/Rotterdam (1,100 Stdr.), Lumpsum £ 2,100 for en 1,850 Stdr. Damper fra Wiborg til Tynen eller Waer med Props. Libau noterer 11 $\frac{1}{4}$ d. Havrebasis til London, 1/1 $\frac{1}{2}$ engelsk Kanalhavn, og fra Windau noteres Frs. 35 pr. Favn Props til Dunkerque eller Calais.

Kulfragterne er faldet ganske betydeligt til Middelhavet, men i andre Retninger er de ikke undergaaet nævneværdige Forandringer. Blandt Befragtningerne fra Østkysten nævner vi 4/3 St. Petersborg, 4/1 $\frac{1}{2}$ à 4/3 Kronstadt, 4/4 $\frac{1}{2}$ à 4/6 Swinemünde, 4/4 $\frac{1}{2}$ Lübeck, 6/3 Rostock (950 Tons Baad), 8/ Lissabon, 6/9 (3,500 Tons Baad), 6/3 (4,400 Tons Baad) til Genua, 6/10 $\frac{1}{2}$ à 7/ Neapel. Fra Cardiff er der sluttet til 5/3 Kronstadt, 5/6 Kjøbenhavn, 4/9 Calais, 7/ Genua, 7/10 $\frac{1}{2}$ à 8/ Barcelona, 6/6 Aleksandria, 5/3 Port Said, 7/ Las Palmas, 16/9 à 17/4 $\frac{1}{2}$ La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vest-sverige til Nordsø-, Kanal-, engelske og vestfranske Havne stiller Markedet sig fremdeles i Redernes Favør med rigelige prompte Trælaster specielt for 90 à 120 Stdr., ligesom der er nogle flere Islaster fra Østnorge til lønnende Rater. Returfragterne for Clay, Oljekager og specielt Kullaster er rigelige, medens der fremdeles er Mangel paa Kulskibe til danske og tyske Havne.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

135 Stdr. D/B. B. Sundsvall/Whitby 33/6, 100 Stdr. D/B. B. Gefle/St. Valery s/s. 52 Frs., 330 Tons Oljekager Petersborg/Østengland 11/ Kulhavnsbasis, 1,450 Tdr. Tjære Uleåborg/Genua 4/6, 320 Tons Kul St. Davids/Königsberg £ 8.12.6, 330 Tons Salt Middlesbro/Flensborg 7/, 1,200 Tdr. Tjære Umeå/Dunkerque Frs. 2,75.

Der noteres bl. a.:

120 Stdr. D/B. B. Lovisa/Portsmouth 33/6 à 34/, 100/140 Stdr. D/B. B. Sundsvall/Jersey 37/3, Firewood paa Dæk 45/, 80/150 Stdr. Stav Sydboten/Themsen 33/ à 34/, 100/110 Stdr. Stav Frederikstad/Charlestown 30/, 250/300 Tons Is Kristianiafjord/Dieppe 12 à 12 $\frac{1}{2}$ Frs., 120/160 R.-T. Is Kristianiafjord/Grangemouth 7/3 à 7/6, 275/330 Tons Oljekager Petersborg/Danmark 17/18 Mark, 200/400 Tons Kul Leithfjord/Danmark £ 7,5 à £ 8, 1,500 Tdr. Tjære Wasa/Lissabon Frs. 3,75.

Foruden den i forrige Beretning antydede fastere Tendens i Trælastmarkedet for de mindre Skibe, synes nu ogsaa Stenfragterne fra Sydsverige at være fastere; derimod er det med Korn fra Tyskland vedblivende flovt, og der bliver kun udbudt lidt og til smaa Rater, saaledes noteres fra Stolpmünde Havre 4 Mark til Dan-

Forulykkede. Det oplyses nu, at det kun var lykkedes at sætte en eneste af „Columbias“ Redningsbaade i Vandet, før Skibet sank.

Svenske Skibsfartsforhold.

Til „Nationaltidende“ skrives fra Stockholm:

Allerede længe har man i Sverig taget Sigte paa at fremme Udviklingen af den svenske Skibsfart, og disse Bestræbelser har vundet Styrke under den nationale Samlingsbevægelse, der har aabenbaret sig efter 1905, og som har været fulgt af visse Isoleringstendenser overfor Danmark og Norge.

Allerede i 1903 begyndte Rigsdagen at henlægge Midler til Fond for Rederilaan, og i 1903 og 1905 bevilgedes dertil tilsammen 10 Milljoner, medens man i 1907 dertil har bevilget ny 5 Millioner. Hertil kan yderligere føjes et Rederilaan paa 2 Millioner til det svenske Østasiatiske Kompagni som desuden i Lighed med den Johnsonske La Plata Linje faar Statsubvention.

Det er neppe saa meget den stærke Udvikling af Norges Skibsfart, som har været Drivfjedren i disse Bestræbelser, thi den norske Rederivirksomhed følger væsentligst andre Baner, om der end ogsaa i den senere Tid er gjort adskilligt for Oparbejdelsen af faste Linjer med eller uden Subvention. Langt snarere er det de store, danske Dampskibslinjer, man har haft for Øje, idet disse ogsaa besørger megen svensk Trafik og derfor betragtes mere som direkte Konkurrenter.

Derfor kan det heller ikke siges, at Overenskomsten mellem det svenske og det danske Østasiatiske Kompagni var synderlig populær. Man bøjede sig for de Sagkyndiges Hensyn til det nyttige i at træde ind i de allerede oparbejdede Trafikforhold, men man ser allerede i de offentlige Diskussioner udtalt Frygt for, at de „paapasselige“ Danskere vil faa den hele Fordel, saaledes at saa godt som den hele Befragtning af det svenske Gods tilsidst kommer i danske Forretningsmænds Hænder, hvorfor man stærkt fremhæver, at det for baade den svenske Østasiatiske Linje og for Sverigs Industridrivende og Eksportører gælder om alvorligt at imødegaa den danske Konkurrence.

Imidlertid viser det sig, at Befragtningsmaaden med Hensyn til den danske — og vel al anden — Konkurrence har sine Ejendommeligheder, som gør Spørgsmaalet lidt indviklet for dem, der først og fremmest tænker paa at udelukke Samarbejdet med andre.

Da den Johnsonske La Plata Linje fik sin Subvention, bestemte Rigsdagen, at Skibene paa Udrejsen kun skulde anløbe svenske Havne, altsaa ikke i nogen dansk eller norsk eller anden Havn kunne indtage Kompletteringsladning. Finansministeren oplyste, at der fandtes svenske Eksportører, som var nødt til at benytte norsk Udskibningshavn, men det hjalp ikke. „Man vilde ikke give nogen Konkurrent, særlig paa nært Hold, Fordele over Svenskerne.“ Dette var et ganske føleligt Afbræk for Linjen, idet stundom over Halvdelen af Ladningen indtoges i Norge.

Men da saa dette Forhold ledede til, at et dansk Rederi vilde besørge den danske og norske Trafik, som var forbudt for den svenske Linje, beklagede man sig i Isoleringkredsen over dette som „et Indgreb til Skade for den svenske Linje“, idet man begyndte at se, at Hjemfragterne af Majs og andet ogsaa til Sverig kunde tages af den danske Linje under Konkurrence med den svenske. Og man sagde, at paa La Plata-Linjen „behøver vi ikke nogen dansk Indblanding“.

Besindigere Stemmer har ganske vist fremhævet, at det var ovennævnte Forbud, som aldeles direkte havde foranlediget Oprettelsen af en Linje Norge—Argentina. Og Følgen maatte naturligvis blive, at Rigsdagen næste

Aar ophæver Forbudet. Ellers vil jo det aarlige Tab, hvormed Linjen gaar, blive endnu større, hvis det da ikke lykkes at bryde den danske Konkurrence ved — som allerede bebudet — at indsætte et Par ny, ikke af den svenske Stat subventionerede Skibe paa Ruten og lade disse ogsaa berøre norske Havne.

Der er naturligvis ingen fornuftig Svensker, som benægter det naturlige og rigtige i, at den svenske Skibsfart gør alt muligt for ved klog Konkurrence at tilkæmpe sig baade sit eget Lands Fragtfart og desuden alle andre mulige Fordele. Uenigheden gælder kun Midlerne, idet al Handels- og Skibsfartspolitik er bleven saa universel i Forudsætninger og Betingelser, at man maa tage Hensyn til Samarbejdet med andre Nationer og ikke tro, at man helt kan isolere sig fra andre ved Metoder, der — som man har set — kan vende sig til direkte Skade for det, man vil hjælpe frem.

Og det er forøvrigt ikke helt frit for, at der ogsaa indenfor Sverigs egne Skibsfartskredse vokser en vis Misfornøjelse frem i Anledning af Rederilaan og Subventioner, som kun kommer nogle faa til Gode, medens andre maa undvære den Slags Støtte og oven i Købet føler det som et Konkurrencetryk. Opfattelsen i disse Kredse synes saaledes at være, at hvad Statshjælpen fremmer paa den ene Fløj, det ødelægger den paa den anden Fløj.

Man klager nemlig over, at de statsunderstøttede Rederier trykker Fragterne ned baade for de indenlandske eller understøttede Rederier og for de udenlandske. Kun ved Sammenslutninger og i Forbindelse dermed staaende Opoffrelser har man, siges der, kunnet holde Fragterne nogenlunde oppe, og saa kommer nu de understøttede Rederier og trykker dem ned.

Man anfører som Eksempel, at den Johnsonske La Plata Linje tager Cement fra Gøteborg til Buenos Aires for 10/ pr. Ton, medens britiske Rederier forlanger 16/ fra London til samme Havn. Man mener, at ikke alene de britiske, men ogsaa de understøttede svenske Rederier har Ret til at beklage sig derover.

Den svenske Rigsdag, mener man, kan ikke have villet, at Statshjælpen skulde anvendes til Konkurrence med de øvrige Rederiselskaber ved at underbyde deres Fragtsatser.

Det er tydeligt, at man ogsaa har følt sig lidt ilde berørt ved den Opmærksomhed, de svenske Subventioner har vakt i en Del engelske Fagblade, blandt andre i det indflydelsesrige „Shipping Gazette“, som anbefaler større Opmærksomhed paa Forholdene i Sverig. Rigtignok synes man her og der i England at have misforstaaet Subventionens Natur og antaget, at det var et Præmierings-system. Men alligevel vilde det ikke være behageligt, om svensk Konkurrence bragte engelske Rederier til at sætte haardt imod haardt, blandt andet ved saadanne Midler, som i sin Tid det store Wilsonske Aktieselskab anvendte for at sikre sig de skandinaviske Ruter.

Der er saaledes adskillige Spørgsmaal at overveje. Set fra et udelukkende svensk Synspunkt — og saaledes maa Svenskerne jo se det — synes det fornuftigste at være Opgivelse af Isoleringstemninger, hvor det gælder tørre Forretninger. Svenske Rederier, ogsaa i faste Linjer, staar sig sikkert bedst ved at tage deres Last, hvor den bedst og fornuftigst kan tages, selv om det er i Norge eller Danmark. Kun paa den Maade kan man oparbejde Forretningen til det højst mulige og derved blive i Stand til at imødegaa Konkurrencen, hvad enten denne nu befrygtes at komme fra Danmark eller andetsteds fra.

Uden al Tvivl vil ogsaa de allerede indhøstede Erfaringer lede til en mindre eksklusiv Skibsfartspolitik i Sverig.

Flertallets Forslag forudsætter endelig (foruden Afvikling m. H. t. Overgangen til Statsskoler) en aarlig Udgift til Navigationsvæsnet af c. 131,000 Kr., medens Mindretallets Forslag er 10,000 Kr. billigere.

(Sluttes).

Kjøbenhavn, d. 25. Juli 1907.

Oceandampernes Størrelse og Fart. De af Lloyd's Register fornylig udgivne Meddelelser over Verdenstonnagen viser ved Sammenligning med de tidligere udgivne tydeligt de Fremskridt, der er gjort paa de store Oceandampers Omraade, baade hvad Størrelse og Hurtighed angaar.

Hvad Hastighed angaar, er England kommet endnu et lille Skridt fremad sammenlignet med Aaret 1906. Forøgelsen skyldtes to af Canadian Pacific's ny Hurtigdampere. England ejer saaledes nu 9 Dampere med en Hastighed af over 20 Knob (heri er dog ikke medregnet de to ny Cunard Baade, der endnu ikke er færdige). Tyskland ejer kun 4 Dampere med en Hastighed paa 20 Knob og derover, men om kort Tid føjes hertil endnu én, nemlig „Kronprinzessin Cecilie“. Frankrig ejer 3 Dampere med en Hastighed af over 20 Knob, Amerika 4 og Rusland 2.

Hvad Størrelsen angaar, da ejer England 57 Dampere paa over 10,000 Tons, Tyskland ejer 31 Dampere paa over 10,000 Tons, Amerika 11, Frankrig 3, Belgien 1, Danmark 2, og Holland 6.

Alt ialt findes der nu 111 Dampere paa over 10,000 Tons imod 103 for et Aar siden. 10,000 Tons er forlængst ophørt med at være en brugbar Enhed til Sammenligning, og Lloyds Register kommer for Fremtiden til at benytte sig af Grænserne 15—20 og 25,000 Tons.

Dampskibsforbindelsen mellem Sverig og Island. Islandske Kompagni, der stiftedes i Fjor i Gøteborg med det Formaal at drive Sildefangst under Island, har haft Held med Forsøget, og i Aar har Selskabet udvidet sin Virksomhed. Det har for nylig, efter hvad der meddeles i „Nationaltidende“, udsendt to Trawlere til Islands Nordkyst. Men samtidig paatænker Kompagniet at benytte de Forbindelser, som det under sine Ekspeditioner i Fjor fik knyttet med Forretningsmænd paa Island, til at iværksætte en direkte Vareudførsel fra Sverig til Øen. De nu afsendte Baade har derfor medført en Del Prøver af svenske Manufakturvarer m. m., og om kort Tid skal en Damper afgaa fra Gøteborg med en Ladning Trævarer og et yderligere Prøvelager af svensk Industri.

Det er Kompagniets Hensigt at oprette en Filial paa Island for at muliggøre en Handelsomsætning i større Stil. I Løbet af Sommeren haaber man at kunne lade flere Dampskibe afgaa til Øen med Last af svenske Varer, som saa skal tage Sild og islandske Frembringelser med tilbage. Til Realisering af disse Planer har Kompagniet indgivet et Andragende om et Statslaan paa 50,000 Kr., for hvilke der skulde indkøbes en hurtig-gaaende Damper, særlig indrettet til saadan Handels- trafik. Det fremhæves i Ansøgningen, at Islands Vare- indførsel i 1905 løb op til over 12 Mill. Kr. Herunder antages at være indbefattet et stort Antal svenske Varer, som hidtil er gaaet over Kjøbenhavn under danske Mærker. Disse Varer vil Kompagniet altsaa nu søge at faa for- handlet direkte fra Sverig.

Den ny, svenske Linje paa Australien har i Følge norske Blade haft sin Damper „Tasmanic“ paa 7,300 Tons d. w. liggende i Fredrikstad og Fredriks-

hald, hvor den har indtaget større Partier Trævarer og Stykgods, saasom Carbid, Træmasse, Lændstikker etc. samt 250 Ton hugne Granitsten. I denne Uge indtager den i Gøteborg høvlet Trælrest samt Snedkerarbejde og andet Stykgods og afgaar derfra direkte til Syd-Afrika, hvor den skal losse i Cape Town, Simons Town, Algoa Bay og Durban, samt derefter til Australien, hvor den losser i Freemantle, Melbourne og Sidney.

Til Afskibning var der anmeldt mere Last, end Skibet kunde medtage, og store Kvantiteter er anmeldt for de kommende Ture.

Linjen underholder maanedlig Rute til Syd-Afrika og Australien.

Fra Nordisk Skibsrederforening har vi, med Anmodning om Offentliggørelse, modtaget nedenstaaende Kopi af en Skrivelse til Foreningen fra dennes Agent i Sidney, Konsul Olav E. Pauss.

Det turde være af Interesse for en Del af Deres Medlemmer at erfare, at Skibe, der er sluttet for at laste Kul i Newcastle N. S. W., uden behørigt Forbehold, maa være forberedt paa et langt Ophold.

For Øjeblikket er dersteds c. 50—60 Skibe, enkelte med et Ophold af 6 à 8 Uger, og i en nær Fremtid ventes dertil c. 180 Skibe, alle for at laste Kul.

De Skibe, som hidtil har lastet dersteds, har alle erholdt hurtig Ekspedition, skønt der i flere Uger har hersket Strejke blandt Medlemmerne af Kullempernes Fagforening, der tæller 400—500 Mand. Dette har foraarsaget, at en hel Del Søfolk har begyndt at arbejde som Kullempere, og at Skibene som Følge deraf er opholdt af Mangel paa Folk.

Hyrerne er gaaet op til £ 5/6 og Blodpengene til Hyrebasser £ 1 à £ 2 pr. Mand. Større Bekvemmeligheder samt en Tørdok loves nu at blive oprettet i Newcastle i en nogenlunde nær Fremtid.

Sidney, d. 11. Juni 1907.

Olav E. Pauss.

Fra Brømerhaven meddeles, at Lloydampere „Kaiser Wilhelm II“, der for Tiden ligger der, den 21. ds. delvis er kænret, medens Skibet indtog Kul. Vandet strømmede ind af de aabne Luger og Kogjer og fyldte Pumperummene samt beskadigede Maskiner og Kedler. Flere af de øvrige Rum blev ligeledes beskadiget.

Dampere laa forstøjet med sin Bagbords Side ind mod Kajen og laa med Slingrekølen paa denne Side an mod Bunden, der siges at skraane stærkt ud efter. Under Fyldningen af de Bagbords Bunkerrum gled Skibet imidlertid pludselig af Grunden, hvad der i Forbindelse med de stivhalede Fortøjninger, som det ikke lykkedes at faa slækket, gav Anledning til det ret alvorlige Uheld.

Før om otte Uger menes Dampere ikke at være klar til at gaa i Fart paany.

Skibssammenstød. San Francisco, d. 22. Juli. (Ritz. Bur.). I Følge hertil indløbne Efterrættninger er Passagerdampere „Columbia“ og Dampere „San Pedro“ stødt sammen ved Shelter Cove ved den kaliforniske Kyst. „Columbia“ sank, og 69 Personer druknede. Sammenstødet skete i tæt Taage. „San Pedro“, der var trælattet, skar „Columbia“ over, saa at den sank i Løbet af et Kvarter.

San Francisco, d. 22. Juli. (Ritz. Bur.). Dampere „Roanoke“ er ankommen hertil med en Del Reddede fra Damperen „Columbia“ og med et stort Antal Lig af de

mandseksamen i de matematiske Fag lærte, for saa vidt højere Matematik dertil ikke behøves; endvidere: Ligninger af 1ste Grad med flere ubekendte. Ligninger af 2den Grad. Simple trigonometriske Ligninger. Løsning af plane og sfæriske Trekanter. Fladers og Legemers Beregning efter Simpsons Formel.

Naturlære. Flertallets Krav omfatter: Det som kræves til Styrmandseksamen og desuden: Elektricitetslære, særlig elektriske Anlæg i Skibe. Begyndelsesgrundene i Kemi samt i Læren om Lys og Lyd.

Hos Mindretallet træder her i Stedet Elektricitetslære, hvorunder kræves: Elektriske Anlæg i Skibe.

Navigation. Flertallets Krav omfatter: Bevisførelse for det til Styrmandseksamen og Skibsførereksamens 1ste Afdeling under Navigation lærte; endvidere: Storcirkelsejlads. Deviationsophævelse og Deviationsbestemmelse uden Pejlinger. Stedlinieobservation efter Johnsons og efter St. Hilaire's Metode. Maanedistanceobservationen. Grundbegreberne om Landmaaling og Kortlægning. Sol- og Maaneformørkelser.

Mindretallets Krav omfatter: Nærmere Kendskab til Lovene for Deviationen og til deres Anvendelse. Deviationens Ophævelse og Deviationens Bestemmelse ved Deflektor. Storcirkelsejlads. Nærmere Kendskab til Himmellegerne, særlig til Solsystemet. Kort Begreb om Sol- og Maaneformørkelser. Nærmere Kendskab til Ebbe og Flod.

Geografi og Vejrlære er, som tidligere nævnt, af Flertallet henlagt til Skibsførereksamens 1ste Afdeling, men af Mindretallet til 2den Afdeling af denne Eksamen. Fordringerne er dog næsten ordret det samme.

Teoretisk Skibbygning. Flertallets Krav omfatter: Skibstegningen. Skibets Hoveddimensioner. Deplacement. Skibsmaaling. Statisk Stabilitet (Tværskibs Metacenter. Langskibs Metacenter. Flytning af Vægte. Tilføjelse eller Borttagelse af Vægte. Indfyldelse af Vand i Skibet. Grundstødning og Dokning). Dynamisk Stabilitet. Skibets Svingninger. Bølgebevægelse. Skibes Fremdrivning (Modstand mod samme. Fremdrivning ved Sejl eller ved Maskine). Kræfter, som paavirker Skibsskroget. Skibes Styring.

Mindretallets Krav omfatter: Skibstegningen. Beregning af Arealer og Volumener ved Simpsons Formel. Deplacement. Stabilitet. Bølgebevægelse. Skibets Svingninger og Bevægelser i Sø. Skibets Fremdrivning. Skibsskrogets Styrke. Skibets Drejning og Styring.

Søret og Handelslære. Flertallets Krav omfatter: Mere indgaaende Kendskab til de Emner, der kræves til Skibsførereksamens 1ste Afdeling. De gældende Love og Bestemmelser angaaende Udvandrerens Befordring. Drøftelse af nogle vigtigere Domme i Søfartssager med den deraf følgende Praksis. Kendskab til Retsregler angaaende de i det daglige Liv almindelig forekommende Forhold. De vigtigste Sætninger i Nationaløkonomien.

Mindretallets Krav omfatter: Skibe og Skibsrederi. Søfolk. Skibsbefragtning. Havari. Bjergning. Lods-væsen. Om Optagelse af Penge paa Skib, Fragt eller Ladning. Søforsikring. Søfolks Ulykkesforsikring. Skibsførerens Forhold til Toldvæsenet. Bestemmelser angaaende Udvandrerens Befordring. Søfart i Krigstid. De vigtigste Sætninger i Nationaløkonomien. Veksler og Checks. Tolden.

Betingelserne for at kunne indstille sig til de forskellige Prøver.

Sætteskipperprøven. Flertallet mener, at enhver skal have Ret til at indstille sig til Eksamen uden forudgaaende Søfart. Eksamen skal være afgiftsfri for den, der har Søfart nok til at løse Sønæringsbevis som Sætteskipper, men derimod ikke for andre (Lystsejlere).

Mindretallet kræver, at Eksaminanden skal være over 17 Aar, og at Eksamen skal være fuldstændig afgiftsfri.

Fiskeskipperprøven. Flertallet kræver, at Eksaminanden skal have faret til Sø og forrettet Sømandstjeneste i mindst 4 Aar efter sit fyldte 15 Aar.

Mindretallet stiller den samme Fordring, men ligestiller med denne mindst 3 Aars Søfart og Sømandstjeneste efter det fyldte 17 Aar.

Styrmandseksamen. Flertallet kræver, at Eksaminanden skal have faret til Sø og forrettet Sømandstjeneste i mindst 4 Aar efter det fyldte 15 Aar. Af denne Fart skal mindst 2 Aar være foregaaet i Sejlskib paa Rejser ud over Grænserne for indskrænket Fart.

Mindretallet stiller den samme Fordring, men ligestiller denne med mindst 3 Aars Søfart efter det fyldte 17 Aar. Af denne Fart skal mindst 2 Aar være fore-

gaaet i Sejlskib paa Rejser ud over Grænserne for indskrænket Fart eller som Fiske- eller Sætteskipper.

Eksamen i Maskinlære. Eksaminanden maa have bestaaet Styrmandseksamen.

Prøven i Motorlære. For at kunne indstilles til Mindretallets særskilte Prøve i dette Fag maa Eksaminanden være over 17 Aar.

Skibsførereksamens 1ste Afdeling. Flertallet kræver, at Vedkommende efter at have bestaaet Styrmandseksamen skal have faret mindst 2 Aar som Styrmand for at kunne indstille sig til denne Prøve.

Mindretallet kræver kun 1 Aars Fart som Styrmand.

Skibsførereksamens 2den Afdeling. I begge Betænkninger kræves, at 1ste Afdeling skal være bestaaet.

For begge Betænkninger er endvidere fælles, at Eksaminanden til Fiskeskipperprøven, Styrmandseksamen og begge Afdelinger af Skibsførereksamen skal indstilles af den Skole eller Lærer, der har forberedt Vedkommende.

Eksaminernes Afholdelse og øvrige Ordning.

For Flertallets Vedkommende henvises til det tidligere offentliggjorte Referat, der i Hovedsagen gaar ud paa, at der oprettes 4 Statsskoler (Kjøbenhavn, Svendborg, Marstal og Nordby paa Fang), og at Bedømmelsen skal foretages af Elevens Lærer, Navigationsdirektøren eller en Meddommer samt for Skibsførereksamens Vedkommende en i hvert paagældende Fag kyndig Censor.

I Modsætning hertil mener Mindretallet, at Bedømmelsen i alle Fag skal foregaa i alt væsentligt

som nu, altsaa af en Kommission bestaaende af Navigationsdirektøren og to eller tre Meddommere, samt at samtlige nuværende godkendte Skoler bibeholdes.

Flertallet foreslaar yderligere, at Undervisningen gives vederlagsfrit, medens Mindretallet ogsaa her ønsker den nuværende Ordning opretholdt, dog saaledes at Statstilskudet forøges — til samtlige Elever med 10,000 Kr. og til de godkendte Skoler med 35,500 Kr. aarlig.

Navigationsvæsnets Ordning.

(Fortsat).

Efter at der i det foregaaende er givet et Referat af hver af de to Betænkninger, som Kommissionen af 11. Januar 1904 resulterede i, vil det formentlig lette Oversigten over disse at foretage en systematisk Sammenligning mellem nogle Hovedpunkter af de to til Betænkningerne hørende Lovforslag, hvad der saa meget lettere kan ske, som Udformningen af Forslagene paa et ganske betydeligt Stykke er ens.

Eksamensfordringerne.

Sætteskipperprøven.

Kravene til denne Prøve er aldeles ens i de to Forslag.

Fiskeskipperprøven.

Kravene til denne Prøve er ligeledes ens.

Styrmandseksamen.

Dansk. Flertallet kræver her en Diktatstil, som ikke findes blandt Mindretallets Fordringer i dette Fag.

Engelsk. Fordringerne er i det væsentligste ens, men medens Mindretallet kræver Oplæsning og Forstaaelse af en engelsk Farvandsbeskrivelse, ønsker Flertallet at denne Fordring skal omfatte ikke blot Farvandsbeskrivelser, men tillige de almindeligste Søfarten vedrørende Dokumenter.

Matematik omfatter i begge Forslag Aritmetik, Plangeometri, Trigonometri og Ruingeometri i enslydende Omfang.

Naturlære. Fordringerne er enslydende i begge Forslag.

Medens Flertallet imidlertid hertil føjer en Bemærkning om, at der saa vel i Matematik som i Naturlære kun maa kræves, hvad der er nødvendigt til Indledning og Forstaaelse af Navigation og Sømandskab, føjer Mindretallet kun den samme Begrænsning til Kravene i Matematik. Mindretallets Fordringer synes saaledes med Hensyn til Naturlære i Virkeligheden at være en Del videregaaende end Flertallets.

Navigation. Fordringerne er her i det væsentlige ens. Dog er Mindretallets Fordringer paa et enkelt Punkt noget videregaaende end Flertallets, idet dette kun kræver Kendskab til Maaneobservationer i samme Omfang som til Fiskeskipperprøven, medens Mindretallet ikke tager noget saadant Forbehold og saaledes synes at ville kræve nærmere Kendskab til Maanens Bevægelse i Systemet — et ikke ringe Krav, som hidtil kun har været henlagt til den udvidede Styrmandseksamen.

Sømandskab. Tilsyneladende er Fordringerne i dette Fag adskilligt større hos Flertallet end hos Mindretallet. Flertallet har dog øjensynlig bestræbt sig for saa vidt muligt at specificere Kravene ret nøje, sandsynligvis for straks at fastslaa Omfanget af det til en vis Grad ny Fag, hvorved den tilsyneladende Forskel i Omfang er fremkommet. I Virkeligheden kan alle Flertallets Fordringer indeholdes i de af Mindretallet opstillede Krav, og det vil saaledes komme til at afhænge af en nærmere Fortolkning, om der paa dette Punkt overhovedet er nogen egentlig Forskel mellem de to Forslag.

Søret omfatter i begge Forslag de samme Krav.

Sygepleje omfatter i begge Forslag de samme Krav.

Eksamen i Maskinlære.

Fordringerne til denne Prøve er ens i de to Forslag, idet dog Flertallet under denne Prøve indbefatter Motor-

lære, der af Mindretallet opstilles som en særskilt Prøve, uden at det igrigt kan ses af Mindretallets Udkast til Søværningslovforslag, hvor Prøven i Motorlære fordres.

Skibsførereksmens 1ste Afdeling.

Dansk omfatter i begge Forslag de samme Krav.

Engelsk. Ud over Mindretallets Fordringer forlanger Flertallet her skriftlig Oversættelse fra Dansk til Engelsk af lette Stykker med Brug af Ordbog.

Navigation. De egentlige Fordringer i dette Fag er enslydende, men Mindretallet tilføjer her Kravet om en kort Oversigt over Vind- og Strømsystemerne i Verdenshavene.

Sømandskab. Mindretallet kræver her det, som fordres til Styrmandseksamen, medens Flertallet forlanger mere indgaaende Kendskab til det samme Pensum.

Geografi og Vejrlære. Fordringerne er meget nær ens i begge Forslag, men medens Flertallet henlægger dette Fag til Skibsførereksmens 1ste Del, henlægger Mindretallet dels Faget til 2den Afdeling af denne Eksamen, dels, som ovenfor nævnt, under Navigation.

Søret og Handelslære. Mindretallet kræver under dette Fag det samme, som læres til Styrmandseksamen, samt Brugen af en Samling af danske Søfartslove og Rettergang i Søsager, medens Flertallet endvidere forlanger: Skibe og Skibsroderi. Søfolk. Skibsbefragtning, Havari. Bjærgning. Lods væsen. Om Optagelse af Penge paa Skib, Fragt eller Ladning. Søforsikring. Skipperens Forhold til Toldvæsenet. Søfart i Krigstid. Nærmere Kendskab til selve Søloven. Læren om Veksler og Checks. Tolden. (Dette henlægger Mindretallet til 2den Del af Skibsførereksamen).

Sygepleje omfatter i begge Forslag de samme Krav.

Skibsførereksmens 2den Afdeling.

Flertallet henlægger herunder følgende Fag i det Omfang, som det maa anses for ønskeligt at have for en Skibsfører: Engelsk, Matematik, Naturlære, Navigation, Teoretisk Skibbygning, Søret og Handelslære.

Mindretallet henlægger herunder nedennævnte Fag i tilsvarende Omfang: Engelsk, Navigation, Teoretisk Skibbygning, Elektricitetslære, Geografi og Vejrlære, Søret og Handelsvidenskab.

De nærmere Fordringer ønskes i begge Betænkninger fastsat ved Anordning.

Anordninger angaaende Kravene til Skibsførereksmens 2den Afdeling.

Engelsk. Fordringerne i dette Fag er i det væsentlige ens i begge Forslag, men medens Mindretallet paany kræver Formlære og Sætningslære, kræver Flertallet i Stedet derfor, at Eksaminationen skal foregaa paa Engelsk.

Matematik. (Kravet herom findes som ovenfor anført kun hos Flertallet). Bevisførelse for det til Styr-

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. August 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlanto
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Ferver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1-31. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

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

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

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

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træsksbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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

Otto Monsteds
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Iepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

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

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplays 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

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

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

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkærspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. {173

{216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

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

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:
„Vanhaars“

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

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

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 8. August 1907.

Gennem en Række Numre har „Dansk Søfartstidende“ beskæftiget sig med Referatet af de to Betænkninger angaaende Ordningen af vort Navigationsvæsen, som Kommissionen af 11. Januar 1904 resulterede i, og det er vort Haab, at vi med dette Referat maa have givet en Fremstilling af det nuværende Stadium i dette vidtrækkende Spørgsmaal, der vil være fyldestgørende for den, som ikke har haft Adgang til at skaffe sig selve Betænkningen, og maaske saantidig lette Overblikket over det omfattende Stof. I Tilslutning til dette Referat finder vi det rigtigst allerede paa det nærværende Tidspunkt at sammenfatte vort Hovedindtryk af de foreliggende Betænkninger i nogle kortfattede Bemærkninger.

Ret naturligt falder Spørgsmaalet i tre Hovedafsnit nemlig den fundamentale Ordning vedrørende Skole- og Undervisningsforhold, de foreslaaede Eksaminer med tilhørende Eksamensfordringer og endelig de Rettigheder, der følger med disse Eksaminer.

Hvad det første af disse Punkter angaar, da tør det med afgjort Sikkerhed formodes, at den Ordning, der i saa Henseende er foreslaaet af Kommissionens flertallet, i Hovedtrækkene vil finde udelt Støtte indenfor saa at sige alle Kredse af de i Skibsfarten interesserede. At dette virkelig er Tilfældet turde allerede være en Følge af den Maade, paa hvilken Initiativet til Kommissionens Nedsættelse opstod; thi saavel Foreningen til Søfartens Fremme som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvilken sidste som bekendt omfatter Organisationerne for baade Dampskibs- og Sejlskibsrederne, for Navigatørerne, Assurandører etc., var allerede forinden Kommissionens Nedsættelse fuldtud enige om, at Statens Overtagelse af Navigationsundervisningen var det, der maatte til for at skaffe Navigationsvæsenet ind i et sundt Spor. Til dette Standpunkt sluttede sig senere Navigationsskolen selv ved en paa dennes Lærersamling enstemmig vedtagen Resolution — men hermed er da tilvejebragt et saa fulgyldigt Udtryk for Skibsfartens Anskuelse paa dette Punkt, at det ovenfor benyttede Udtryk om Flertalsforslagets Modtagelse maa anses som fuldt berettiget. Statskoler betegner utvivlsomt den sundeste Basis for Løsningen af den Opgave, som er anvist Navigationsvæsenet, og Forslaget om Oprettelse af saadanne paa de Steder i Landet, der maa nævnes som Midtpunkter for dansk Skibsfart nemlig Kjøbenhavn, Svendborg, Marstal og Nordby paa Fanø, er da ogsaa i nøje Overensstemmelse med Søfartens Tarv. Selvfølgelig maatte disse Statskoler, hvis Drift selv med den foreslaaede fri Undervisning kun forudsætter en i Virkeligheden beskeden Forøgelse af Navigationsvæsenets Budget, være fuldstændig ligeberettigede paa alle de Punkter, hvor ikke praktiske Hensyn lægger afgjorte Hindringer i Vejen. Det forekommer os, at ogsaa i denne Henseende maa Flertallets Indstilling kunne gøre Regning paa betydelig Tilslutning, idet den henlægger Forberedelsen til saavel Skibsførers- som Styrmandseksamen til samtlige Skoler, medens Afholdelsen af begge Afdelinger af Skibsførereksamen og Forberedelsen til den frivillige 2den Afdeling af denne af Hensyn til Bekostningen og den for Skibsførereksamen fore-

slaaede Bedømmelse forbeholdes Skolen i Kjøbenhavn. — For vort personlige Vedkommende maa vi dog her tage et vist Forbehold overfor Flertallets Forslag, thi vi ser ikke rettere, end at dette uden Skade kunde være gaaet endnu et lille Skridt videre. Det ligger nemlig nær at antage, at i hvert Fald nogle Elever vil søge Forberedelse ved den begunstigede Skole til 1ste Afdeling af Skibsførereksamen alene af den Grund, at Eksamen udelukkende afholdes ved denne, hvad de øvrige Statskoler af nærliggende Grunde ikke vil kunne være tjent med. Hvis man derfor til Flertallets Forslag føjede en Bestemmelse om, at Eksaminationen af Eksaminander til Skibsførereksamen fra Provinsskolerne kunde foregaa ved de paagældende Skolers Lærere, og at de herunder hørende Rejseudgifter for Lærere og Elever afholdes af Statskassen, vilde man vistnok i noget højere Grad have opnaaet at gøre Ret og Skel til alle Sider uden nævneværdigt forøgede Udgifter.

Et Moment af gennemgribende Betydning vedrørende Skolernes Forhold betegner endvidere Oprettelsen af det af Flertallet foreslaaede Undervisningsraad. Navigationsskolen og den praktiske Skibsfart maa bringes til et nærmere Samarbejde, og det Bindeled der tænkes knyttes ved en saadan Ordning, vil, forekommer det os, utvivlsomt opfylde de Forventninger, som Kommissionens Flertal har næret i denne Henseende. Navigationsskolen kommer kun altfor let til at indtage en isoleret Stilling, som hverken er til Gavn for den selv eller for Skibsfarten, som den dog til syvende og sidst er Haandlanger for — netop hele den Bevægelse, der har ført til Kommissionens Nedsættelse og Udarbejdelsen af de foreliggende Forslag turde være et Bevis for, at et saadant Samarbejde bør etableres og med Omhu holdes vedlige.

Med Hensyn til de foreslaaede Eksamensfordringer og dertil hørende Sønæringsbestemmelser er Forholdet til en vis Grad et andet. Der kunde fornuftigvis ikke her paa Forhaand eksistere en blot nogenlunde detaljeret Række Krav, om hvilke Skibsfarten stod samlet, og de to Kommissionensforslag vil i denne Henseende sandsynligvis blive gjort til Genstand for en Del Kritik. Allerede ved en enkelt bestemt Lejlighed er da ogsaa den Anskuelse bleven fremsat, at den egentlige Forskel mellem de to Forslag var den, at Flertallets Fordringer var adskilligt videregaaende end Mindretallets, og at man følgelig ved at følge Flertallets Forslag let vilde udsætte Skibsfarten for unødigt store Byrder, der vilde føles dobbelt tunge ved de i forskellige Retninger ugunstige Konjunkturer, som Tiden har ført med sig navnlig for Sejlskibsfartens Vedkommende. Vi tror dog ikke, at denne Anskuelse nærmere beset lader sig opretholde og skal i denne Forbindelse henvises til den skematiske Sammenligning mellem de to Betænkninger, som fandtes optaget i Bladets Nr. 30 og 31 af henholdsvis 25. Juli og 1. August. Det vil nemlig af disse med stor Tydelighed fremgaa, at skal der for de lavere Eksaminers Vedkommende — Styrmandseksamen, Sætte- og Fiskeskipperprøven — overhovedet være Tale om nogen Forskel, da er det Mindretallets Krav, der er de skrappeste, hvad der faar saa meget mere Betydning, som Styrmandseksamen, navnlig efter Flertallets Forslag, i udstrakt Grad medfører Ret til at føre Skib og saaledes for mange Navigatørers Vedkommende vil blive den af-

sluttende Eksamen. Naar hertil kommer, at Undervisningen som ovenfor nævnt af Flertallet foreslaas meddelt gratis, naturligvis med det Formaal for Øje saavidt muligt at lette Adgangen til Skolerne for de Søfolk, der er udgaaet fra ubemidlede Hjem, saa forekommer det os, at man med nogen Grund tør lade de Betæneligheder fare, som maaske fra en og anden Side maatte blive næret overfor Konsekvenserne af Flertallets Forslag med Hensyn til Tilgangen af Navigatører. For saa vidt som man i det hele taget vil forudsætte nogen nærmere Forbindelse mellem Antallet af dem, der vælger Søen til Løbebane, og de gældende Eksamensfordringer, maatte dette Afhængighedsforhold nemlig fortrinsvis angaa de lavere Eksaminer, der for den unge Sømands Fremtidsudsigter støds kommer til at betegne et saa betydningsfuldt Skridt fremad, ikke mindst i økonomisk Henseende. Først ved selve Skibsførereksamen bliver Flertallets Forslag videregaaende end Mindretallets; ved dennes obligatoriske Del, altsaa 1ste Afdeling, er Forskellen dog ingenlunde overvældende, og Flertallets Fordringer her overskrider kun tildels, hvad der for Tiden forlanges til den udvidede Styrmandseksamen — paa nogle Punkter er de videregaaende, paa andre ganske det samme og paa et enkelt (Navigation) endog noget mindre end Kravene til den sidstnævnte Eksamen. Til 2den Afdeling af Skibsførereksamen, den frivillige Eksamen, er Flertallets Fordringer ganske vist ret dybtgaaende, hvad der dog næppe kan antages at ville faa omfattende praktisk Betydning, idet Antallet af Kandidater til denne Eksamen i Følge Sugens Natur maa blive ret begrænset. Den ovenfor omtalte Anskuelse om Forskellen mellem de to Betænkninger med Hensyn til selve Eksaminerne kun saaledes kun finde Anvendelse paa de højere Eksaminer, og uden iøvrigt paa nærværende Tidspunkt at indlade os paa nogen mere detaljeret Undersøgelse af Fordringernes Berettigelse for de enkelte Fags Vedkommende skal vi her blot bemærke, at naar man ønsker at vinde frem, maa man ogsaa være belavet paa at bringe de dermed forbundne Ofre. Fremskridt vil aldrig kunne faas for intet, og den af Flertallet anviste Vej til Fremskridt maa vistnok i det store og hele betegnes som lemfældig.

I meget nær Forbindelse med Spørgsmaalet om Eksaminerne staar atter Forslagene om de til disse hørende Rettigheder. For dette Punkts Vedkommende byder Flertalsbetænkningen, navnlig hvad Sejlskibsfarten angaar, ikke uvæsentlige Fordele fremfor Mindretalsforslaget, og man kan sikkert gaa ud fra, at den Indflydelse, som Sejlskibsrederi-Foreningens Repræsentanter indenfor Kommissionen her har formaaet at gøre gældende, vil vinde Bifald hos den langt overvejende Del af Sejlskibsredernes Kreds. Medens Mindretallets Forslag saaledes ikke hjemler Fiskeskipperen nogen Ret til at føre Handelsskib, foreslaar Flertallet, at den, der har Fiskeskippereksamen, efter 2 Aars Fart som 1ste eller eneste Styrmand i Sejlskibe af indtil 150 Tons paa Nord- og Østersøen, skal erhverve Ret til at føre Sejlskibe af samme Størrelse i samme Fart. I Analogi hermed kan den, der har Styrmandseksamen, i Følge Flertallets Forslag erhverve Ret til at føre ethvert Skib i evropæisk Fart og Fart paa Middelhavet (Kortfart), medens den samme Eksamen efter Mindretallets Forslag kun giver Adgang til at erhverve Retten til at føre Skib i Fart paa Nord-

og Østersøen. Paa den anden Side maa det vel indrømmes, at de af Flertallet opstillede Fordringer for Overgang fra Sejl- til Dampskibe gennemgaaende er noget strængere end Mindretallets, men man vil vistnok ved en nærmere Undersøgelse kun komme til det Resultat, at de næppe kan være stort anderledes, og at Mindretallets Fordringer i saa Henseende ikke lader sig oprettholde.

I Hovedtrækkene maa „Dansk Søfartstidende“ saaledes yde Kommissionsflertallet sin Tilslutning, og vi ønsker ikke at lægge Skjul paa, at det har været os en Tilfredsstillelse at se, at de Hovedsynspunkter, der gennem en Aarrække har været anlagt her i Bladet overfor Spørgsmaalet om Navigationsvæsnets Ordning, i saa væsentlig Grad har vist sig at være sammenfaldende med Synspunktet hos den Fraktion indenfor Kommissionen, der saa fuldgyldigt har repræsenteret Skibsfartens Interesser.

Skibsfarten og Skibsbygningen. Det engelske Finansblad „Economist“ skriver: Nogle Skibsbyggere har haft meget at gøre i Aarets første Halvdel. Ialt er bygget mindst 750,000 Tons for Handelsflaadens Behov, hvoraf det allermeste er britisk Tonnage. I Aaret 1906 øgedes Verdens Handelsflaade i Følge Lloyds Statistik med to Millioner Tons og staar nu opført med 39,438,917 Tons, Fartøjer under 100 Tons ikke medregnet, hvoraf Englands og dets Koloniers Tonnage beløber sig til 18,320 668 Tons, altsaa noget under Halvdelen. Den britiske Damp-tonnage er i Aarets Løb øget med en Million Tons, og desuden har den ny Lastelinje forøget Flaadens Lasteevne med en Million Tons.

Der kan ikke være Tvivl om, at Skibsbyggerne begyndte den første Halvdel af indeværende Aar med mere Arbejde og bedre Udsigter, end de gaar ind i den anden med. Materialpriserne er støget, om de end ganske fornylig er gaaet noget ned igen, og ogsaa Arbejdet er blevet dyrere.

Ligeledes aabnedes for Rederierne den første Halvdel af Aaret med bedre Udsigter end for den anden. Overhovedet er Indtægterne gaaet ned, blandt andet ved de højere Kulpriser, og for den tilbageværende Del af Aaret har man at regne med den Mængde ny Tonnage, som er tilkommet, samt med en Million Tons øget Lasteevne hos de ældre Fartøjer.

Skibsbyggerne har desuden færre Bestillinger paa Haanden nu, end de havde ved Aarsskiftet, om end en stor Del af dem endnu har Arbejde for flere Måneder frem. Desuden maa man nu være forberedt paa en Tilbagegang til lavere Priser.

Direktionen for Hamburg-Amerika Linjen har udsendt Meddelelse om, at Selskabets Virksomhed i Aarets første Halvdel er forløbet tilfredsstillende, og at Flaaden i det nævnte Tidsrum er blevet forøget med 120,000 Tons. Brutto Tonnagen for Selskabets Flaade beløber sig nu til 995,000 Tons, deri indbefattet 205 Kystdampere, Slæberbaade, Lægtere etc. med tilsammen 45,000 Tons, og 167 søgaaende Dampere med tilsammen 950,000 Tons. Selskabets Skibe repræsenterer alt i alt over 30 pCt. af den samlede tyske Handelsflaade og omtrent 60 pCt. af den Flaade, der er hjemmehørende i Hamburg.

Den sidste Forøgelse af Flaaden er Damperen „König Wilhelm II“, der med sine 16 Knobs Fart er den hurtigste Baad paa Ruten Hamburg—River Plate. Den afgik fra Hamburg d. 30. f. M. paa sin første Rejse til Buenos Aires.

Boston Dock, Østkysten af England. Det rapporteres til Nordisk Skibsrederforening, at en norsk Dampner ankom til Boston Red Tirsdag d. 23. Juli tidlig om Morgenen og fik Ordre til at ankere i Clea Hole adskillige Mil fra Dokken, indtil der kunde blive Plads ledig i Dokken. Skibet kom først ind d. 29. Juli, og Losningen kunde da delvis begynde.

Det meldes, at Dokkerne er overfyldt af Skibe, og at man maa være forberedt paa langvarige Ophold.

Udenrigsministeriet meddeler:

Helsingfors. Det danske Generalkonsulat i Helsingfors har indberettet til Udenrigsministeriet, at der vil blive afholdt Skarpskydningsøvelser fra Fæstningen Sveaborg om Dagen d. 7., 8., 14., 15., 21., 23., 29. og 30. August og d. 4., 5., 10. og 12. September samt fra 8 til 11 Aften i Begyndelsen af September. Da det angives ikke at være muligt ved Natskydningerne at passe paa Fartøjer paa Reden eller udenfor denne i Skudlinjen eller i Retning af de rikochetterende Projektiler, advares Fartøjer imod at løbe ind eller ud af Helsingfors paa den Side af Fæstningsfronten, som er afmærket med to over hinanden siddende røde Lys.

Fra Hasle skrives til os d. 5. ds.:

Tørnlastning i Hasle. Undertegnede, som for Tiden ligger i Hasle og har indtaget en Ladning Sten fra Hasle Klinker Fabrik i Tørn, ankom til Hasle d. 24. Juli, og der var da 5 Skibe i Tørn før mig. Da Lastningen imidlertid er gaaet meget smaat, har jeg først i Dag, d. 5. August, faaet min Last, 110 Tons.

Der er i den Anledning rettet Hørvendelse dels direkte til Kjøbenhavn og ligeledes til Fabriksbestyreren om lidt hurtigere Lastning, men lige lidt hjalp det, idet Bestyreren mente, at 10 Dage ikke er nogen lang Tørn. Da der nu for Tiden ligger 5 Skibe, som skal laste efter mig, bliver Tørnen for et herliggende Skib 15 til 18 Dage, og da tilmed flere større Skibe skal være ventende, tillader jeg mig herved at gøre mine ærede Kolleger bekendt med, hvorledes Forholdene for Tiden er i Hasle.

J. H. Johansen,
Fører af Galease „Petrine“ af Dragør.

Kjøbenhavns Havn. Efter hvad vi erfarer, er de her i Bladet af 18. f. M. bekendtgjorte Opmudringsarbejder i Bomløbet med Udgangen af sidste Uge bragt til Afslutning.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning for 14 Dage siden har Fragterne fra Azoff og Sortehavet ved en livlig Befragtning taget et betydeligt Opsving, og Tønden er fremdeles meget fast for denne og næste Maanedes Lastning, idet der ventes at ville blive en ret umfangrig Eksport af Korn. Selvfølgelig har denne Bedring fra Sortehavet og Azoff ogsaa influeret paa andre Markeder, nemlig Middelhavet og Østen, og da i Særdeleshed sidstnævnte, som kun faar forholdsvis faa Baade tilbudt, da det nu ikke længere kan tiltrække Tonnagen fra denne Side Suez Kanalen, og Udsigterne er ligeledes lovende for de kommende Maaneder. Fra Azoff blev der for et Par Uger siden betalt 10/3 à 10/6 „any“ pr. August, medens Raten nys har tangeret 13/ for samme Position, altsaa en Stigning af ca. 2/6 pr. Unit, hvilket jo ikke siger saa lidt, selv om Kulfragterne til Middelhavet gennemgaaende er faldet omkring 1/ pr. Ton, men stort lavere end de er nu, vil de vel heller næppe gaa. Foruden de

forannævnte Markeder, som for Øjeblikket alle hviler paa et sundt Grundlag og har en fast Tendens helt igennem, ligger ogsaa Østersømarkedet ganske godt med al Udsigt til, at Raterne yderligere vil stige i den nærmeste Fremtid, og hvad der gør Østersøsejladsen endnu mere tiltrækkende er, at ogsaa Kulfragterne er ganske gode, hvilket imidlertid ogsaa er i høj Grad nødvendigt i Betragtning af de elendige Ekspeditioner, som Dampnerne gennemgaaende har, saa vel paa hele Østkysten som i Wales. Endvidere er Prisen paa Bunkerkul igen steget og er nu omkring 50 pCt. højere end i Fjor Sommer, og dette spiller selvfølgelig en meget betydelig Rolle, men trods alt er der for Tiden Penge at tjene i Nord- og Østersøfarten, særlig naar man kan være lidt holdig med Ekspeditionerne. Markederne paa den anden Side Atlanterhavet viser ikke megen Forandring, om end der fra Nordamerika synes at komme mere Begær, særlig for September Tonnage, men La Plata er derimod stadig i den ynkeligste Forfatning man kan tænke sig, saaledes at igen en hel Del Dampere har maattet sendes i Ballast til Indien eller den mexikanske Golf, og dette virker selvfølgelig deprimerende paa disse Markeder. Kunde der blot komme en virkelig god Efterspørgsel fra La Plata, saa skulde dette nok hjælpe paa Situationen i det hele taget, thi saa vilde der være Begær fra alle ledende Markeder paa en Gang, og det er det vi gerne skulde have.

Det østlige Marked er særdeles fast, særlig for August Lastning. Kurrachee har paa denne Position betalt indtil 18/3 udsøgt Havn, medens September Baade opnaaede 17/3 à 17/6. Bombay er stille men fast, ligeledes Kalcutta. For Sukker fra Java sluttedes nogle August/September Baade til 27/6 U. S. eller Evropa.

Sortehavet vilde ikke rigtig følge med, da Azoff begyndte at fragte saa livligt for en halv Snes Dage siden, men sluttelig maatte det dog følge Trop, og store Baade (helt op til 12,000 Tons) er just sluttet til 10/3 à 10/6 London eller Rotterdam fra Odessa eller Nikolajeff pr. 5/25. August, hvilket betegner en Stigning à 1/ à 1/3 i Løbet af 14 Dage. Ogsaa Sulina begynder nu at komme i Markedet, og 11/ N. C. betales pr. August. Donauen synes ogsaa at skulle komme, men Azoff er og bliver dog Hovedaftageren for Øjeblikket. En meget betydelig Række Dampere (de fleste paa 4,000/6,000 Tons) sluttedes til 12/6 à 13/ „any“ pr. August, 6 d. ekstra Hamburg, 12/ „any“ September. For Erts fra Nicolajeff til Rotterdam betales 11/ f. o. b. mod 7/6 for 3 Uger siden, og for Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn skal der være sluttet til 16/6 pr. August.

Middelhavet er bleven stivet svært af af Forholdene i Sortehavet, og Raterne viser en Opgang over hele Linjen, men da Befragterne kun nødig vil betale op, er der kun sluttet forholdsvis meget lidt. For Erts betales 11/6 Huelva/Savannah, 12/ Pousacola, Frcs. 16 1/2 Carloforte/Dunkerque, 7/ Carthage/Middlesbro, „free despatch“. En 3,500 Tons Baad sluttedes fra Smyrna til London, Hull eller Leith 11/ Dødvægt én, 12/ to Lossehavne. Fra Bilbao er Ertsfragterne paa det nærmeste uforandret paa Basis af 4/3 til Cardiff, 4/6 Newport, 5/ Tyne Dock, 5/6 Middlesbro.

Nordamerika har fragtet en betydelig Del Dampere for Kul, og fra Norfolk eller Virginia betales 9/9 til Aleksandria eller Vestitalien, 4,45 Doll. Manilla, 6,65 Honolulu, foruden at ikke faa Befragtninger fandt Sted til Vestindien, men herud over har der ikke været sluttet meget. Bomuldshøsten er omtrent en Maaned senere end ellers, og kun et Par enkelte Baade sluttedes fra Savannah etc. til 29/ U. K. eller Kontinentet pr. Septbr. For Korn er Raten faldet, idet 1/7 1/2 sidst er bleven betalt fra Baltimore til udsøgt Havn. Træfragterne fra Kanada synes derimod at vise en bedre Tendens paa Basis af 36/3 à 37/6 fra St. John, 40/ à 41/3 Miramichi til Englands Vestkyst. Fra Bathurst til Glasgow betales 36/6. Golfen er meget flov for prompt Lastning, og 9/

å 9/3 er det bedst opnaelige paa Netto Charter pr. prompt, hvorimod der pr. Oktober/November er sluttet til 10/3 å 10/4 $\frac{1}{2}$. Blandt Befragtingerne for Tømmer nævner vi 120/6 å 122/6 til La Plata, 87/6 til god Middelhavs Havn.

La Plata Markedet viser desværre ikke den fjerneste Bedring. Der er næsten slet intet Begær efter Tonnage, og de enkelte Befragtinger, som har fundet Sted, har været til meget daarlige Rater, saasom 9/ å 9/6 O. C. fra Villa Constitucion eller San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, prompt.

Østersømarkedet er fast, og Fragterne er igen steget lidt i den sidste Tid. Endnu er der ingen Efterspørgsel for Korntonnage, men der ventes at ville blive Korn fra Rusland i næste Maaned, og det skulde jo hjælpe yderligere paa Træfragterne. Fra Sverig er det stadig temmelig smaat med Laster, men Finland og Rusland har ikke saa lidt at byde paa. Blandt de sidste Befragtinger fra Botten skal vi nævne Torneå/London 25/ D/B. B. (700 Stdr.), Wyborg/Grimby 22/6 D/B. B. (700 Stdr.), Wyborg/Ostende Frcs. 33 D/B. $\frac{1}{2}$ Boards (750 Stdr.), Yxpila/Honfleur Frcs. 38 Pulpwood (700 Favne), Uleåborg og Piteå/Liverpool 32/6 D/B. B. (1.100 Stdr.). Fra St. Petersborg eller Kronstadt kan faas 23/6 D/B., 25/ Maks. $\frac{1}{3}$ Boards til London, og Frcs. 29 $\frac{1}{2}$ pr. Favne Pulpwood til Rotterdam, Frcs. 33/34 til Terneuzen. Hør fra Riga er der meget lidt af nu, men Trælaster er rigelige, og der noteres 24/ D/B. London, 22/6 pr. Gøteborg Stdr. Props til Firth of Forth, 29/ Manchester, Frcs. 32/33 Rouen. Lignende Rater noteres fra Windau. De tyske Havne har ikke meget at byde paa. For Sveller betales 7/ Memel/Plymouth, 7/ Danzig/London eller Boston, 8/9 Riga/Exmouth, 7/4 $\frac{1}{2}$ Southampton.

Kulfragterne er fastere og højere til Østersøen, og navnlig har der været en Del Begær til Kronstadt som ellers de sidste Maaneder har forholdt sig ret passiv. Ad Middelhavet til er Markedet flovt, særlig for store Baade. Ekspeditionerne lader næsten overalt meget tilbage at ønske navnlig i Hull og Grimby, men ogsaa Burntisland, Methil og Tynen er overfyldt med Dampere, og det er umaadelig vanskeligt at skaffe Lastetørn. En Masse Dampere er og har været paa Liggedagspenge. Blandt de sidste Befragtinger fra Østkysten nævner vi: Kronstadt 4/3 å 4/9, Riga 5/3, Pillau 4/6, Swinemünde 4/4 $\frac{1}{2}$ å 4/6, Kiel 5/3 å 5/6, Aalborg 4/9, Kjøbenhavn 4/9, Rotterdam 3/9, Rouen 4/4 $\frac{1}{2}$, Oporto 7/, Barcelona 6/6, Genua 6/ å 6/6, Aleksandria 6/4 $\frac{1}{2}$. Fra Cardiff er der sluttet til Kronstadt 5/9 å 6/, Stockholm 6/1 $\frac{1}{2}$, Lissabon 5/, Barcelona 6/10 $\frac{1}{2}$, Marseilles 7 Frcs., Genua 6/ å 6/1 $\frac{1}{2}$, Spezzia 6/, Neapel 5/ å 5/6, Aleksandria 5/3, Port Said 4/9, Las Palmas 7/, 16/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vest-sverig til Nordø-, Kanal-, engelske og vestfranske Havne er stadig mange prompte Ladninger i Markedet, ligesom nogle Ladninger er købt saa vel til Frankrig som til England. Det samme Forhold er til Stede for Clay, Kul og Oljekager, saa at Markedet i denne Fart fremdeles er i Redernes Favør.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

100 Stdr. D/B. B. Frederikshamn/St. Valery 52 Frcs., 75 Stdr. Stav Hudikswall/Fowey 34/. 195 R.-T. Is Østnorge/Caen eller Dieppe 12 $\frac{1}{2}$ Frcs., 250 Tons Oljekager Courseulles/Gøteborg 11 Frcs., 530 Tons Kul Methil/Svendborg £ 7,5.

Der noteres bl. a.:

110 Stdr. D/B. B. Åbo/Port Louis 51/52 Frcs., 120 Stdr. Stav Riga/Charlestown 34/.

Stavlaster fra Bottenhavet til England, Islaster fra Østnorge, Kullaster fra Leithfjord til Danmark som sidste Uges Notering, men der er fremdeles Mangel paa Tonnage, særlig for Kullaster.

Ellers er det for de mindre Skibe fuldstændig uden væsentlige Forandringer i hvert Fald paa Østersøen. Kornlaster fra Tyskland udbydes saa godt som slet ikke, men som nævnt i forrige Beretning venter Rostock at kunne begynde med Rugeeksporten i første Halvdel af denne Maaned, og de andre tyske Pladser følger forhaabentlig da snart efter; fra Barth skal være solgt et ret stort Parti Rug til Danmark. Stenfragterne fra Syd-sverig syntes i forrige Uge at være noget færre, ligeledes kniber det lidt med disponible Ladninger fra de svenske Sundhavne til Tyskland, fraræget til Königsberg og Stettin, hvortil der noteres 4 $\frac{1}{2}$ Mark resp. 3 $\frac{1}{4}$ Mark; nogle Skibe for Gødning er sluttet derfra, bl. a. til Frederikshavn 15 Øre, samt for Cement til Karlskrona 45 Øre.

ab Kjøbenhavn har det vedblivende været flovt; der er sluttet for Majs til Nykjøbing Falster og Mullerup 11 Øre, Rug til Hobro 14 Øre, fra Kastrup udbydes nu en Del Gødningslaster, og der er sluttet til Kjerteminde, Saxkjøbing 12 Øre, Nysted 13 Øre.

Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.

Vi har yderligere modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Maa jeg som et sidste Indlæg i denne Sag bede Dem være saa god at optage følgende, der særlig fremkommer som en Protest imod, at Hr. Kapt. P. J. Jørgensen anvender Benævnelsen „Modstander“ paa mig, for saa vidt der ved hans Indlæg arbejdes for Ædruelighedens Fremme, som jeg fuldt ud sympatiserer med og efter Evne støtter. Det er muligt, at de fleste danske Dampskibsførere deler Kapt. J.'s Anskuelse, men jeg tror, at det i nogle Tilfælde er foranlediget ved Antipati, som kun er begrundet paa Anskuelse uden praktisk Erfaring.

Efter mer end 30 Aars Dampskibsfart i Rederier, hvor Hovmestre har haft Ret (med Undtagelse af en kortvarig Periode) til at sælge Spiritus, har jeg anset mig berettiget til at have en Mening om Sagen, og jeg maa tilstaa, at det er min Overbevisning, at den omtalte Tilladelse ikke medfører nævneværdige Ulemper, men bidrager til Fred og Fordragelighed selv i de af Kapt. J. omtalte større Fragtdampere i oversøisk Fart, som jeg ogsaa kender fra Selvsyn.

Saavidt mulig har jeg tidligere ved tilforladelige Argumenter søgt at begrunde min Anskuelse og skal her kun gentage, at jeg som Skipper har haft mere Bryderi med berusede Folk i en kortvarig Periode (nogle Aar), da Spiritushandel var forbudt om Bord end i 5 å 6 Gange saa lang Tid under modsatte Forhold. Ligesom alle andre Dampskibsførere har jeg haft Ret til at afskedige upaalidelige Hovmestre, men kun tre Gange haft Anledning dertil; det var paa Grund af daarlig Kost og ikke for Misbrug af Ret til Salg af Spiritus, dog kan jeg ikke nægte, at der har været Anledning til at paatale Misbrug paa en saadan Maade, at det blev taget til Efterretning.

Jeg kan ikke som Kapt. J. finde noget stødende i, at Hovmestre praler af Tilladelse til at sælge Drikkevarer; thi jeg gaar ud fra, at de derved paaskønner den Tillid, der vises dem. Ej heller kan jeg indrømme, at det er farligt at komme paa Siden af flydende Værtshuse, thi saalænge vi er tvunget til at udbetale Mandskabet indtil to Tredjedele af fortjent Hyre, kan ingen af os forhindre Besætningens Landgang i fremmede Havne for at nyde Drikkevarer, som i Kvalitet staar under dansk Øl og Brændevin, samtidig med at der stiftes Bekendtskab med Bærmen af de store Søstæders Befolkning.

I flere Aar har min Opmærksomhed været specielt henvendt paa denne Sag, og det førte til, at jeg en Tid eksperimenterede med at sende Mandskabets tilgodehavende Hyre hjem den første i hver Maaned til Indsætning i den daværende „Sømandsforeningens Sparekasse“, som senere blev ophævet, fordi vore afmønstrede Folk altid udtog de indsatte Beløb. Blandt flere gode Resultater havde jeg en Gang den Tilfredsstillelse, at en Mand blev afbetalt med c. 800 Kr., et ganske godt Udbytte af Fart paa Nord- og Østersøen med en Damp, hvori Hovmesteren havde Ret til at sælge Spiritus.

I den sidste Tid har jeg i engelske Havne gentagne Gange bemærket, at Officerer fra derværende danske Dampere har holdt Fødselsdage eller lignende selskabelige Sammenkomster om Bord i det Skib jeg fører; antagelig fordi Hovmesteren har Ret til at sælge Drikkevarer. Saavidt jeg ved, har kun de engelske Værtshuse haft Grund til at beklage en mindre Indtægt derved, og set fra et nationalt Standpunkt er dette ingen Ulykke.

Jeg kan indrømme Kapt. J. Betydningen af, at der er gode Hovmestres om Bord, og under disse det bedst mulige Udbytte af Virksomheden, men jeg kan ikke tro andet, end at D'hr. fuldt ud er i Stand til at varetage egne Interesser. De kan til enhver Tid gaa i Land efter kort Varsel, og der er saavist ingen Grund til at tro andet, end at de sejler for Indtægtens Skyld, lige meget hvor den kommer fra.

I Modsætning til Hr. Kapt. P. J. Jørgensen vil jeg fraraade ærede Kolleger at sende Stemmesedler til Kapt. N. W. Schmidt, for derved at udtrykke Sympati for Hovmestres Ret til at forhandle Drikkevarer om Bord.

P. H.

Hermed afsluttes Diskussionen om denne Sag i „Dansk Søfartstidende“.

Ugens Havarier.

Niels Juel, Skonerthrig af Svendborg, er indslæbt til Egersund fuld af Vand. Dpsk. »Kalfond« af Stavanger traf Skibet c. 30 Km. fra Lindesnes og tog det paa Slæb. Mandskabet er reddet.

Mailwood, Dpsk. af London, er paa Rejsen fra Hull til Stettin med Kul sat paa Grund paa Middelgrunden efter at være bleven læk ved at støde mod en Sten i Øresund. Svitzers assisterer.

Edske Smit, 3/m. Skonerter af Nykjøbing Mors, der, som meddelt, sank i Thyboron-Kanalen er hævnet og efter at have løst Ladningen i Lemvig indbragt til Frederikshavn af »Egir«. Skibet gik i Dek og reparerede sine Skader.

Arön, svensk Damp, kom d. 28. f. M. paa Grund ved Hasle. Skibet, der var paa Rejsen fra Skotland til Königsberg med Sild, blev bragt flot af Svitzers »Frederikshavn« og ind til Hasle.

Belola, Skonerter af Windau, har paa Rejsen fra Helsingfors til St. Valery med Trælaster maattet returnere til Frederikshavn fra Hirtshals med forskuddt Dækslast.

Olmarsum, Dpsk. af Amsterdam, har paa Rejsen fra Traungsum til London med Trælaster maattet søge mid til Helsingør med Tab af Dækslast. Skibet maatte stuve sin Dækslast om.

Urania, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Humberen været i Kollision med Dpsk. »Mod«. »Urania« fik en Del Skade og reparerer i Hull.

Nybygninger, Køb og Salg.

Norddeutscher Lloyd's ny Damp »Kronprinzessin Cecilie« ankom forleden til Bremerhaven fra Swinemünde efter en tilfredsstillende Provetur, under hvilken Farten paa den maatte Mil i betydelig Grad overskred den kontraktligt stipulerede. Skibets Maskiner er paa 46,000 Hestes Kraft, og Farten er 23,5 Knob. Der er indrettet Plads til 742 Passagerer paa første, 327 paa anden og 740 paa tredje Klasse, medens Besætningen ialt omfatter 665 Personer.

Norddeutscher Lloyd ejer nu fire hurtiggaaende Dampere af nedenævnte Dimensioner.

	Længde M.	Bredde M.	Dybde M.	Brutto- Tonnage	Heste- kraft	Fart Knob
KaiserWilhelm der Grosse . .	197,7	20,0	11,90	14,349	28,000	22,5
KronprinzWil- helm	202,17	20,1	11,97	14,908	35,000	23,0
Kaiser Wil- helm II. . . .	215,34	21,94	12,25	19,361	45,000	23,25
Kronprinzess- in Cecilie . .	215,34	21,94	12,25	19,500	46,000	23,5

Cunard Linjen meddeler officielt, at Selskabets ny Kæmpedamp »Lusitania« i disse Dage har foretaget en 48 Timers Provcert over en Strækning paa 300 Km., der blev tilbagelagt fire Gange. Der opretholdtes en gennemsnitlig Fart af over 25 $\frac{1}{2}$ Knob over hele den samlede Vej længde. Vind- og Tidevandsforhold virkede under Proveturen delvis til Gunst for Damperen og delvis imod den.

Om de hidtil afholdte Proveture med »Lusitania« meddeler »Times« yderligere:

Med normalt Damptryk paa sine 25 Kedler og med en perifer Hastighed for den store Turbines Vedkommende af næsten 10,000 Fod pr. Minut opnaaede »Lusitania« d. 31. f. M. en Gennemsnit fart af 26,45 Knob, medens den to Gange gennemløb en Distance paa 59 Km.

De officielle Prøver begyndte Mandag d. 29. f. M. med den ovenfor omtalte 48 Timers Fuldkraftsprobe paa et Dybgaende af 32 Fod 9 Tommer, hvad der vil være Skibets almindelige Dybgaende paa Turen over Atlanterhavet. Distancen var 303 Km., som blev gennemløbet fire Gange mellem Corsewall Fyrtaarn og Longship Fyrtaarn Vest for Land's End gennem det irske Hav og St. Georges Kanalen. Under Farten Syd paa var Hastigheden gennemsnitlig henholdsvis 26,4 og 26,3 Knob og under Farten Nord paa gennemsnitlig 24,3 og 24,6 Knob, hvad der tilsammen giver en Middelhastighed af 25,4 Knob over den 1212 Km. Distance.

Torsdag d. 1. ds. paabegyndtes en ny Probe med to Ture i hver Retning mellem Corsewall Fyr og Chicken Rock. Paa den første af disse opnaaedes for Sydgaende en Fart af 26,7 Knob og for Nordgaende en Fart af 26,2 Knob, eller i Gennemsnit 26,45 Knob.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILE STRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.



Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikens fulde garanti.

NEWYORK, STEMP. FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 7. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Dunkirk 4. ds. fra Havre. — Alexandra, Rabe, afg. Christiania 27. Juli til Boston. — Algarve,

Borries, ank. hertil 2. ds. fra Lissabon. — August Dane, Wieneke, ank. Rouen 1. ds. fra Riga. — A. N. Hansen, Panske, afg. herfra 5. ds. til Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 5. ds. fra Konstantinopel. — Arkansas, Petersen, p. Dunthead 29. Juli for Philadelphia. — Arno, Strubberg, afg. Lissabon 2. ds. hertil. — Axelhuus, Søberg, ank. hertil 5. ds. fra Riga. — Aurora, Fischer, ank. hertil 4. ds. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad,

Kofoed, ank. Pillau 4. ds. herfra. — Boira, Lunge, auk. Pita 3. ds. fra St. Petersborg. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. Antwerpen 4. ds. hertil. — Chr. IX, Holm, ank. hertil 5. ds. fra Libau. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 6. ds. fra Christiania. — Dugmar, Wiberg, p. Gibraltar 5. ds. for Barcelona. — Douro, Mortensen, auk. Oporto 2. ds. fra Memel. — Florida, Andersen, ank. Philadelphia 4. ds. fra Baltimore. — Frederik, Thomsen, ank. St. Petersborg 31. Juli fra Reval. — Garonne, Kromann, ank. Råfso 31. Juli fra St. Petersborg. — Georgios I, Sørensen, dokker i Helsingør. — Hellig Olav, Holst, afg. Christianssand 27. Juli til New-York. — Hengest, Hårder, ank. Antwerpen 2. ds. fra Dunkirk. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Neapel 5. ds. til Messina. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 5. ds. fra Newcastle. — Kasan, Hansen, ank. Hull 1. ds. fra Libau. — Kentucky, Andersen, dokker her. — Kiev, Jørgensen, ank. Libau 29. Juli fra Hull. — Kursk, Gommesen, p. Brunshüttel 5. ds. for Hull. — Leopold II, Rasmussen, ank. Antwerpen 2. ds. fra Lissabon. — Louise, Kruse, ank. London 4. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 20. Juli til Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ank. hertil 22. Juli fra Boston. — Morsø, Oest-Jacobsen, auk. Petersborg 30. Juli fra Antwerpen. — Moskø, Meldahl, afg. Terneuzen 6. ds. til Ghent. — Nicolai II, Kaes, ank. Boston 31. Juli herfra. — Nishnij Novgorod, Niedersachsen, afg. Riga 4. ds. til Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, p. Brunshüttel 5. ds. for Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, dokker i Antwerpen. — Omsk, Jønsen, afg. fra Helsingør 5. ds. til Libau. — Oscar II, Hempel, afg. New-York 1. ds. til Christianssand. — Perm, Christensen, ank. hertil 1. ds. fra Newcastle. — Pregel, Olsen, p. Brunshüttel 5. ds. for Hull. — Ribehuus, Bonnelykke, ank. Riga 3. ds. herfra. — Texas, Lissner, afg. Newport 31. Juli til Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, p. Brunshüttel 5. ds. for Rotterdam. — Tiber, Beck, p. Ouessant 2. ds. til Nizza. — United States, Wulff, ank. hertil 30. Juli fra Christiania. — Valdemar, Johnson, afg. Antwerpen 4. ds. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Barrow-in-Furness 4. ds. fra Antwerpen. — Laura, Asberg, afg. Faskrudsfjord 2. ds. til Stykkisholm. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 6. ds. fra Leith. — Vesta, Gottfredsen, ank. Reykjavik 3. ds. fra Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frøde, C. F. Rasmussen, ank. til Calais 4. ds. — Sigurd, P. L. Petersen, ank. til Hull 25. Juli. — L. H. Carl, Stabell, afg. fra Tuholmen 1. ds. — Erik II, A. S. Mahneke, afg. fra Stettin 6. ds. — Volmer, N. P. Jørgensen, ank. til Grangemouth 5. ds. — Dan, Th. H. Petersen, ank. til Yxpila 6. ds. — Uffe, Joh. Petersen, ank. til Cronstadt 3. ds. — Knud II, H. S. Meyer, ank. til Cardiff 5. ds. — Danmark, G. Mikkelsen, ank. til Rahja 31. Juli. — Ragnar, Chr. Holst, ank. til Lübeck 6. ds. — Skjold, H. C. Mathisen, afg. fra Riga 2. ds. — Halfdan, Chr. S. Hansen, ank. til Kjøbenhavn 4. ds. — Olaf, I. P. Jørgensen, ank. til Repola 6. ds. — Svend II, C. V. Jensen, afg. fra Lübeck 3. ds. — Harald, C. A. Schmidt, afg. fra St. Petersborg 1. ds. — Magnus, Aug. S. Hveysel, ank. til Kiel 4. ds. — Ivar, Juul Larsen, ank. til Sunderland 4. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Rasmussen, ank. til Cronstadt 5. ds. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. til Methil 2. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. til Jacobstad 1. ds. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. til Cronstadt 5. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Jacobstad 28. Juli. — Excellence Pleske, Christensen, ank. St. Petersburg 26. Juli. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. til Libau 28. Juli. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Blyth 1. ds. bestemt til Cronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Oran 3. ds., best. til St. Petersburg. — Johan Siem, Petersen, ank. til St. Petersburg 1. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Hull 22. Juli.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Anvers 3. ds. — I. N. Madsvig, Hahn, ank. til Riga 3. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Rotterdam 1. ds. — Helge, Olsen, ank. til Bremen 6. ds. — Rolf, Olsen, ank. til Cronstadt 30. Juli. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Grimsby 4. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. fra Sundsvall 3. ds. — Helga, Olsen, afg. fra Swinemünde 6. ds. — Martha, Christensen, ank. til Tomsjø 6. ds. — Elna, Rathje, ank. Archangel 26. Juli. — Therese, Pedersen, ank. til Archangel 29. Juli. — Simone, Møller, afg. fra Sundsvall 1. ds. — Jeanne, Løtler, afg. fra Cronstadt 5. ds. — Daisy, Lagesen, afg. fra Sprængsvik 3. ds. — Vera, Riso, ank. til Kramfors 4. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, ank. til Methil 2. ds. — Nancy, Jessen, afg. fra Methil 4. ds., best. til Esbjerg. — Nautilik, N. Nielsen, ank. til Hernesund 5. ds. — Nordsoen, Gram, ank. til Båtskärnsås 29. Juli. — Nexos, Basse, ank. til Esbjerg 5. ds. — Nora, Jørgensen, passeret Helsingør 5. ds., best. til Arbroath. — Cito, Thøgersen, ank. Kotka 5. ds. — Fylla, Christensen, afg. fra Antwerpen 3. ds., best. til Stenmünde. — Gerda, Iversen, afg. fra Antwerpen 4. ds., best. til Esbjerg. — Hebe, Th. Nielsen, ank. til Antwerpen 31. Juli. — Napoli, Brinck, ank. til Hull 4. ds. — Bodil, Larsen, afg. fra Sevilla 2. ds., best. til Antwerpen. — Dagny, Mathiasen, passeret Hirtshals 5. ds., best. til Newport. — Norma, K. M. Nielsen, ank. Königsberg 4. ds. — Alfa, Uldall, afg. fra Esbjerg 4. ds., best. til Boness.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Methil 6. ds. — Alexy, Lørentzen, ank. til Hull 4. ds. — Dagny, Fischer, afg. fra Røchfort til Castro Urdiales 6. ds. — Mary, Clausen, afg. fra Gelle til Mistby 5. ds.

Jylland. Edda, Meinertz, ank. 6. ds. til Kratzwieck (Tyskland). — Ingrid, Winther, ank. 1. ds. til Ostende. — Karen, Eriksen, ank. 31. Juli til Santander.

Nordseen. Nordland, J. H. Møller, afg. fra Kjøbenhavn 2. ds. — Kronprins Frederik, O. Andersen, ank. til Ghent 29. Juli. — England, A. Andersen, ank. til Gjedser 31. Juli. — Holland, H. Poulsen, afg. fra Hungerburg 2. ds. — Ruslaud, Schmidt, ank. til Windau 3. ds.

Urania. Polarstjernen, C. C. Branth, ank. Hull 1. ds. — Eklipatika, H. Henningsen, ank. Grimsby 5. ds. — Kronprinsesse Louise, C. E. Nielsen, afg. fra Cronstadt 1. ds. — Urania, C. Clausen, ank. til Hull. — Svend, Chr. Petersen, afg. fra Kjøbenhavn 2. ds.

Hecksher & Søn. Caledonia, Storm Hansen, afg. fra Sunderland 31. Juli, ank. Stettin 4. ds. — Sarmatia, Petersen, afg. fra St. Petersburg 24. Juli, ank. Rotterdam 31. Juli. — Livonia, Skov, afg. fra Methil 26. Juli, ank. St. Petersburg 5. ds. — Selandia, Troensegaard, afg. fra Alloo 1. ds., best. til Königsberg. — Carbonia, Lindberg, afg. fra Leer 30. Juli, ank. Methil 2. ds. — Gallia, Nielsen, afg. fra Sunderland 3. ds., best. til Stettin. — Russia, Paulsen, afg. fra Brügge 3. ds., ank. til Grangemouth 5. ds. — Patria, Dam Larsen, afg. fra Plymouth 5. ds., best. til Stettin. — Estonia, Winekler, afg. fra Sunderland 30. Juli, ank. Cronstadt 5. ds.

Dannebrog. Amalionsborg, Petersen, afg. fra Liverpool 31. Juli. — Brattingsborg, Sørensen, afg. fra Newcastle 25. Juni. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Riga 31. Juli. — Fredensborg, Winther, ank. til Newcastle 4. ds. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Huelva 15. Juli. — Jømsborg, Mathiesen, ank. til Hull 26. Juli. — Kronborg, Jensen, afg. fra Savonni 3. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Middlesbro 4. ds. — Skanderborg, Albertsen, ank. til Rotterdam 5. ds. — Stegelborg, Lund, ank. til Calais 5. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til Hull 22. Juli. — Søborg, Fischer, ank. til Petersborg 31. Juli. — Uranienborg, Smith, ank. til Sunderland 4. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Rhode, ank. til Cardiff 31. Juli. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Petersborg 2. ds. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Repola 2. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til Dunkirk 5. ds. — Ulfsborg, Eriksen, afg. fra Newcastle 4. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Methil 4. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, afg. fra Cardiff 3. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til Windau 4. ds. — Kallundborg, Nielsen, ank. til Sunderland 4. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. til Ghent 3. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Königsberg 1. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. fra Riga 6. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Riga 6. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sra, Jensen, afg. fra Riga 2. ds., best. til Methil. — Helene, Sørensen, ank. til Methil 3. ds. — Agnete, Petersen, afg. fra Burntisland 6. ds., best. til Kiel. — Hermia, Hansen, afg. fra Grangemouth 2. ds., best. til Kiel. — Alice, Schultz, afg. fra Methil 3. ds., best. til Kiel. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 5. ds. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 5. ds., best. til Newcastle.

Viking. Bjørn, C. Danholt, afg. fra Cardiff 31. Juli. — Vagn, B. Mahneke, afg. fra Blyth 3. ds. — Ulf, C. P. Drescher, ank. til Aalborg 3. ds. — Leif, C. Huus, afg. fra Repola 3. ds.

Erø. Erindring, Nielsen, ank. d. 31. Juli til Kallundborg. Emanuel, Hansen, ank. 2. ds. til Neufahrwasser.

Svensden & Christensen. Pontoppidan, Klitgaard, afg. fra Rotterdam 6. ds. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Yxpila 4. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Grangemouth 5. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Brahestad 1. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Kiel 5. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Wismar 6. ds. — Ajax, Brøsen, ank. til Alloo 5. ds. — T. M. Werner, Hansen, ank. til Terneuzen 5. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. fra Methil 2. ds. — N. F. Høffding, von Deurs, ank. til Burntisland 6. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Aalborg 4. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til St. Petersburg 30. Juli. — London, Bom, ank. til Burntisland 5. ds. — Paris, Tholander, ank. til Korsør 5. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Veltzen 4. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Methil 3. ds. — Wien, Brink, afg. fra Kjøbenhavn 5. ds., best. til St. Petersburg. — Roma, v. Thun, afg. fra Riga 3. ds., best. til Rotterdam.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til Lowisa 2. ds. — Clara, Magleby, ank. til Vejle 5. ds. — Kaj, Kurtzhal, afg. fra Pil

lau 6. ds., best. til Gamla Karby. — Erik, Poulsen, afg. fra Burnt-Island 2. ds., best. til Kiel. — Axel, Poulsen, ank. Abo 3. ds. — Josy, Damm, ank. til Kiel 1. ds. — Hugo, Steen, ank. til Archangel 6. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Absalon, Grau, afg. fra Yxpila 31. Juli, best. til Calais. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. til Daugis 5. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, ank. til Bremen 1. ds. — Angaulyr, Holm, ank. til Methil 5. ds. — Bogatyr, Egenfeldt-Nielsen, afg. fra Cronstadt 3. ds., best. til Brake. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. til Kotka 29. Juli.

H. Kirschner. Stanton, J. Jørgensen, afgik fra Stettin den 4. ds. til Oxelösund. Edison, H. J. Sørensen, ank. til Archangel den 28. Juli fra Bergen.

Internationalt Dampskibs og Bjærgnings Co. Lady Furness, C. Clausen, afg. fra Kjøbenhavn 1. ds., ank. til Hungerburg 4. ds. — Annette Furness, A. Larsen, afg. fra Cronstadt 1. ds.

Europa. Europa, J. Hansen, afg. fra Ghent 3. ds. — Tyskland, K. Danstrup, afg. fra Wear (Sunderland 2. ds., ank. Korsør 6. ds. — Belgien, B. Friis, afg. fra Methil 3. ds. — Frankrig, A. J. Nielsen, afg. fra Helsingør 2. ds.

Ocean. Norman, Rosbech, afg. fra Hull 1. ds., best. til Cronstadt. — Allan, Nielsen, ank. til Aarhus 2. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Andersen, afgaaet fra Thisted 4. ds. — Emilie, Nielsen, ank. til Havre 3. ds.

Renne. Amalie, Nielsen, ank. 28. f. M. til Karrebaksmunde. — Argus, Holm, ank. 28. f. M. til Hals. — Erich, Sonne, ank. 29. f. M. til Sundsvall. — Clara Marie, ank. 30. f. M. til Kjøbenhavn. — Merkaunt, ank. 29. f. M. til Aalborg. — Ane Cathrine, ank. 1. ds. til Stolpemünde. — Hermod, Grønvald, ank. 2. ds. til Høltenuu. — Bornholm, Jensen, ank. 4. ds. til Jacobstad. John Hintzo ank. 5. ds. til Stolpemünde.

Svendborg. Rota, Nielsen, ank. 29. f. M. til Jacobstad. — Valborg, Rasmussen, ank. 29. f. M. til Courseulles. — Fulvia, Petersen, ank. 29. f. M. til St. Valery sur somme. — Mercur, ank. 29. f. M. til Hernosund. — Valdemar, Andreasen, ank. 30. f. M. til Moss. — Elna, Andreasen, ank. 30. f. M. til Framemouth. — Magnet, Gommesen, ank. 30. f. M. til Kingsynn. — Ariel, Revlemose, ank. 31. f. M. til Dobbel. — Kamna, Fisker, ank. 30. f. M. til St. Valery. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. 31. f. M. til Blyth. — Freja, Jensen, ank. 30. f. M. til Helsingør's Rhed. — Fylla, Rasmussen, ank. 31. f. M. til Brest. — Belona, Larsen, ank. 30. f. M. til Wiborg. — Ring Andersen, Hansen, ank. 1. ds. til Pillau. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. 31. f. M. til Königsberg. — Maagen, Jensen, ank. 31. f. M. til Hudiksvall. — Marie, Skov, ank. 1. ds. til Hamburg. — Urda, Pilegaard, ank. 1. ds. til Drobak. — Vega, Rasmussen, ank. 1. ds. til Kotka. — Dagny, Rasmussen, passoret Kjøbenhavns Rhed 1. ds. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. 2. ds. til Stettin. — Erik, Christensen, ank. 2. ds. til Helsingfors. — Flora, Sørensen, ank. 30. f. M. til Kjøbenhavns Rhed. — Norden, Andreasen, ank. 1. ds. til Sundsvall. — Alma, Hansen, ank. 1. ds. til Exmouth. — Ludvig, Larsen, ank. 2. ds. til London. — Emanuel, Bentzen, ank. 3. ds. til Angore. — Lindhart, Madsen, ank. 3. ds. til Stettin. — Martha, Hansen, ank. 3. ds. til Carlshamn. — Cathrine, Hansen, ank. 3. ds. til Arendal. — Doris, Købke, ank. 3. ds. til Termonde. — Fædros Munde, Nielsen, ank. 4. ds. til uverness. — Martin, Wilde, ank. 5. ds. til Gl. Karleby. — Lens, Nielsen, ank. 5. ds. til Par. — Union, Olsen, ank. 5. ds. til Petersborg. — Danmark, Husfeldt, ank. 5. ds. til Kjøbenhavns Rhed. — Carl, Clemmensen, ank. 5. ds. til Stettin. — Freja, Jensen, ank. 5. ds. til Södertelje. — Roska, Petersen, ank. 5. ds. til Binie. — Kruse, Larsen, ank. 3. ds. til Heiligenhafen. — Casper, Hansen, ank. 2. ds. til Svaneke. — Clara, Nielsen, ank. 3. ds. til Königsberg. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. 2. ds. til Kjøbenhavns Rhed.

Æra. Emilie, Friis, ank. 29. f. M. til West Wemyss. — Castor, ank. 30. f. M. til Drammen. — Immanuel, Bager, afgik 27. f. M. fra Bridgeness til Æroskjøbing. — Lauritz, Følner, ank. 30. f. M. til Laurvig. — Ofelia, Clausen, ank. 14. f. M. til Grady Island (Labrador). — Dorteia, Bager, ank. 29. f. M. til Drobak. — Caroline Kock, Groth, ank. 30. f. M. til Ialborg. — Alfa, Rasmussen, er ank. til Rio Hæche. — Industri, Raahauge, ank. 31. f. M. til Bonavista (Newfoundland). — Ivik, Phillipsen, ank. 31. f. M. til Solvesborg. — Aron, Andersson, ank. 31. f. M. til Aarhus. — Enigheden, Peterson, ank. 27. f. M. til Kjøbenhavn. — Amalia, Andersen, pass. d. 28. f. M. Swinemünde paa Rejste fra Stettin til Memel. — Anne, Jørgensen, ank. d. 30. f. M. til Kjøbenhavn. — Bien, Petersen, ank. 31. f. M. til Råfso. — Dronning Louise, Lauritsen, ank. 30. f. M. til Great Yarmouth. — Abba, Petersen, ank. 1. ds. til Kroustadt. — Kirstine, Rasmussen, er ank. til Issefjord

(Island). — Elise Dyrberg, Nielsen, ank. 1. ds. til Kroustadt. — Niels, Casperse, ank. 31. f. M. til Kjøbenhavn. — Svanen, Mollmann, ank. 31. f. M. til Sundsvall. — Valborg, Johansen, ank. 1. ds. til Tranebjerg. — Amalia, Andersen, ank. 1. ds. til Memel. — Marie, Østermann, ank. 2. ds. til Carlshamn. — Maya, Petersen, ank. 1. ds. til Bristol. — Argus, Jensen, ank. 2. ds. til Littlehampton. — Hekla, Hermaussen, ank. 2. ds. til Mostyn. — Hansigne, Clausen, ank. 2. ds. til Foweg. — Heimdal, Eriksen, ank. 3. ds. til Hamburg. — Hebe, Clausen, var den 18. f. M. sejlklar i Bay Roberts, bestemt til Black Island (Labrador). — Røtha, Hansen, ank. 3. ds. til Hamburg. — Salvador, Fabricius, ank. 3. ds. til Seaham Harbour. — Marie, Weber, ank. 2. ds. til Iwerkeithing. — Anne, Schmidt, ank. 3. ds. til Frederiksstad. — Willi, Knudsen, ank. 3. ds. til Mostyn. — Johanne, Stegmann, ank. 3. ds. til Swinemünde. — Amor, Rasmussen, ank. 3. ds. til Husum. — Svip, Jensen, ank. 5. ds. til Carlshamn. — Claudia, afgik 5. ds. fra Antwerpen til Kiel. — Veritas, Staugaard, ank. 5. ds. til Blyth. — H C Grube afgik 4. ds. fra Bridgeness til Nakskov. — Kiana, Christensen, ank. 4. ds. til Drobak.

Efterretninger for Søfarende.

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

Allé Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerak. Jylland N.-Kyst. Højen. Højen Fyr er nu atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. Lysevnen: 24 Kml.

Sundet. Kjøbenhavn. Revshalen Ø. Ø. for Lyneften er nu udlagt rød Spidstønde i den N.-lige og hvid Stumpstønde i den S.-lige Grænselinie for den hvide Vinkel i Lyneften Vinkelfyr, paa det Sted, hvor disse Linier skærer 4 Fv. Kurven. De ligger henholdsvis 975 Aleu S. 57 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og 1,370 Aleu S. 46 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Trekroner Fyr. Somærkerne har ingen Topbetegnelse.

Kalleboer. Sorte-Røde. Den 1ste September 1907 udlægges Fyrskibet i Kalleboer. Det inddrages den 1ste December 1907.

Lille-Bælt. Fyen. Hølnæs. Hølnæs Fyr er nu forstærket, saa at Lysevnen er henholdsvis 20, 15 $\frac{1}{2}$ og 13 $\frac{1}{2}$ kml. for hvidt, rødt og grønt Lys. Et-Blinkene gives nu med Blink c. 6 Sek., Morke c. 14 Sek., To-Blinkene med Blink c. 1 $\frac{1}{2}$ Sek., Morke c. 3 Sek., Blink c. 1 $\frac{1}{2}$ Sek., Morke c. 14 Sek. Grænselinierne mellem Lysvinklerne er uforandret, men den Ø.-lige grønne Vinkel gaar nu fra S. 60° Ø. til S. 39° Ø. og den N.-lige røde Vinkel fra N. 39° V. til N.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Råå. Den 15de August 1907 slukkes Råå Fiskerfyr og to røde, faste Reservefyr, som er ovore i S. 35° V., tændes ved Havnen.

Södertelje. Lina. I Lina-sundet flyttes Fyret paa Duc d'Alben ved Lina Bro c. 50 Aleu SØ. hen til SØ-Hjørnet af den nye Kaj. 59° 12' 52" N. Br. 17° 36' 43" Ø. Lgd.

Gefle. Herr Elofs Grund. En rød Lystønde, der hver 3 Sek. viser Et-Blink, er nu udlagt ved Herr Elofs Grund. 60° 45' 38" N. Br. 17° 22' 50" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Nordmalings S. En 16 Fods Grund er fundet S. for Långrogrunden uden for Nordmalings. 63° 15' 48" N. Br. 19° 38' 0" Ø. Lgd.

Blackkallen. Paa Blackkallen er nu tændt et Lyfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 27 Fod. Lysevnen: 9, Kml. Brændetid: 1ste August—1ste December. 64° 20' 9" N. Br. 21° 31' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Wollin. Galgenberg. Galgenberg Baake, som har været odelagt, er igen opfort.

Eckernförde. Ved Indløbet til Eckernförde Havn er oprettet en Stormsignal Station. 54° 28' 32" N. Br. 9° 50' 42" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Fyrskibet »Fladen« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 18, der har et Taarn mellem to Master og er mærket »Reserv« paa Siderne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum. Steenodde. Steenodde hvide, faste Fyr ligger paa 54° 38' 9" N. Br. 8° 22' 29" Ø. Lgd.

Hörnurm Tief. Liin Sand. Til Afmærkning af NV.-Kanten af Liin Sand er opført tre Baaker med V.-lig Topbetegnelse: 54° 45' 55" N. Br. 8° 23' 18" Ø. Lgd., 54° 45' 30" N. Br. 8° 22' 20" Ø. Lgd., og 54° 44' 48" N. Br. 8° 21' 30" Ø. Lgd.

Helgoland. Vraget ved Helgoland S.-Havn findes ikke.

Elben. Twielensfløth. Ved Twielensfløth er Dybden i det S.-lige Bifarvand aftaget fra den røde Stumplønde a hen imod den røde og sorte Baaketonde Juels O, saa at der fra Tønde a til Linien Bassenfløth—Twielensfløth Ledefyr overet kun er 4 f 5 Fod Vand, hvorefter Dybden tiltager til 11 f 13 Fod i Linien mellem Baaketonden Juels O og den sorte Tønde 7. Tønde a: 53° 36' 5" N. Br. 9° 35' 22" Ø. Lgd.

Jade. Fyrskibet »Aussen-Jade« er midlertidig ombyttet med Reserverfyrskibet »Reserve-Jade«. Undervands-Klokkesignaler gives ikke.

Holland. Ems. Huibertplaat er tiltaget, saa at der indtil 3 Kbl. NV. for Linien mellem den røde Vager II E (Middeton) og den røde Vager W E (Buiten Huibert) er under 19 Fod Vand, Springtid Lavvande. Da Floden sætter haardt over Huibertplaat, maa man, især om Natten, vise stor Forsigtighed Vageren Buiten Huibert: 53° 35' N. Br. 6° 34' Ø. Lgd.

Boschplaat. Baaken paa Boschplaat har nu to Balloner som Topbetegnelse. 53° 31' N. Br. 6° 26' Ø. Lgd.

Friesche Zeegat. I Farvandet Hoek van de Band er udlagt tre Stumplønder med Kryds: Nr. 1 i 9 Fod Vand, 53° 25' 4" N. Br. 6° 9' 29" Ø. Lgd., Nr. 2 i 9 Fod Vand, 53° 24' 38" N. Br. 6° 10' 24" Ø. Lgd., Nr. 3 i 9 Fod Vand, 53° 24' 8" N. Br. 6° 10' 44" Ø. Lgd. I Farvandet ZO-Lauwers, Groningerwald, er udlagt en Spidstønde Nr. 2 paa 53° 29' 44" N. Br. 6° 27' 24" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 med Ballon har nu Nr. 3. Prikker er anbragt paa S.-kant af Boschplaat mellem 6° 26' Ø. Lgd. og 6° 28' Ø. Lgd., og paa V.-Siden i Spruit mellem 53° 30' N. Br. og 53° 28' N. Br.

Zuiderzee. Lutjeswaard. Paa Lutjeswaard er til Brug ved Opmaalning opført en Baake med sort Topbetegnelse. 52° 59' 47" N. Br. 5° 2' 5" Ø. Lgd.

Fyrskibet »Noord Hinder« er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. Undervands Taagesignal gives med To-Slag paa Klokkerne hver 6 Sek., Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 4 Sek., men man maa ikke stole paa det. 51° 35' N. Br. 2° 36' B. Lgd.

Belgien. Schelde. Den røde Spidstønde Nr. 53 i Bocht van Kruischaens er ombyttet med en rød Lystønde Nr. 53, der viser rød Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek. 51° 17' 16" N. Br. 4° 20' 12" Ø. Lgd.

Bocht van Meestof. Den 1ste August 1907 er et fast Fyr tændt i Bocht van Meestof. Lyset er hvidt fra N.-Kysten gennem N. og V. til S. 45° V., derfra rødt op ad Floden. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Sort Baake med hvid Top. 51° 16' 45" N. Br. 4° 19' 24" Ø. Lgd.

Nieuwpoort. Nieuwpoort røde, faste Fyr forandres om kort Tid til et hvidt Fyr med Tre-Formorkelser hver 1 Minut, Lys 35 Sek., Morke 5 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek. Synsviddens: 15 Kml. Lysevnen: 18 Kml. 51° 9' N. Br. 2° 44' Ø. Lgd.

Skotland. Boddam. Den 15de August 1907 slukkes Ledelyrene ved Boddam. 57° 28' N. Br. 1° 46' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Spithead Ø. I den Ø.-lige Adgang til Spithead er følgende Grunde fundot: 5¼ Fv. Ø. for Outer Nab, 18½ Kbl. S. 19° Ø. fra Fyrskibet »Nab« og i N. 83° Ø. fra Yarborough Monument. 4¼ Fv. paa Culver Spit, 15 Kbl. S. 78° Ø. fra Yarborough Monument, og i S. 4° Ø. fra Bembridge Point Ø.-Ende. 4¼ Fv. N. for Princessa, 2,2 Kml. N. 71° Ø. fra Yarborough Monument og i S. 38° Ø. fra St. Helens Fort Fyr. Yarborough Monument: 50° 40' N. Br. 1° 6' Ø. Lgd.

Bristol Channel. River Usk. En rød og hvid stribet, stump Lys- og Klokketonde, der viser hvidt Lys med Formorkelser, er til Forsøg udlagt ½ Kbl. N. for West Usk Klokketønde, ved Indløbet til River Usk. 51° 32' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Charente. Charente Lodserne har nu Station i Fouras og Port des Barques.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Weymouth Fore River. En Spirstønde Nr. 6, Germantown Point Tønde, er i 18 Fod Vand udlagt ved den i Weymouth Fore River gravede 18 Fods Rende, som fører til Skibsbyggeriet, fra Huset paa Raccoon Island i S. 31½° V., og fra venstre Kant af Eastern Neck i S. 61½° V.

New-York. Long Island Sound. Manursing Island Reef. En Spirstønde Nr. 1, Manursing Island Reef Tønde, er i 15 Fod Vand udlagt N. for Revet NØ. for Manursing Island, fra Jones Rock i S. 71° V., og fra Port Chester Fyr i S. 64½° Ø.

New Jersey. Fyrskibet »Scotland« Nr. 11 er midlertidig ombyttet med Reserverfyrskib Nr. 16. Fyr- og Taagesignaler er uforandret.

Virginia. Hog Island SØ. Vraget af Lægteren »Pactolus«, 12 Kml. S. 49° Ø. fra Hog Island Fyr, er uskadeliggjort.

Georgia. St. Simon Sound. St. Simon. St. Simon Fyr er nu forandret til et hvidt, fast Fyr med hvidt Blus hver 1 Minut.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Sand Island. Fyrbaakerne til Sand Island to bageste Ledelyr er nu sorte. Omtrent den 10de August udlægges en rød Spidstønde Nr. 2 A paa Ø.-Siden af Lobet ved Indløbet til Mobile Bay. Den ligger i Mobile Point Ledelyrlinie, 1¼ Kml. fra Mobile Point Fyr-Station. (æt V. for det Sted, hvor den nu bortskylede Dixie Island laa).

Mississippi. Mississippi Sound. I Mississippi Sound er følgende Fyr atter tændt: Round Island South Spit hvide, faste Fyr, Round Island Spit røde, faste Fyr, Pascagoula River Entrance røde, faste Fyr A og Pascagoula River Entrance røde, faste Fyr B.

Texas. Galveston. Fyrskibet »Heald Bank« Nr. 81 er midlertidig ombyttet med en vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formorkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Morke 10 Sek.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Civitavecchia. Ved Civitavecchia er det røde Fyr paa Hovedet af Molen Lazzaretto flyttet til Yderkanten af Grunden, som strækker sig ud fra denne Mole. Flammens Højde: 19 Fod. Firkantet Stenbaake.

Det grønne Fyr lige over for det røde skal flyttes paa tilsvarende Maade.

Italien Ø.-Kyst. Magnavacca. Et Fartøj er sunket ud for Indløbet til Magnavacca. Ved Vraget ligger en Baad, der viser Flug og om Natten en rød Lanterne.

Østerrig-Ungarn. Fiume. Uden for Molen, som bygges ved Fiume Havn, V. for Molen Marie Valerie, er i 8 Fv. Vand udlagt en Spidstønde, hvorfra vises en hvid Lanterne, 2¼ Kbl. S. 11° Ø. fra Hovedfyret. Med haardt Vejr kan man ikke stole paa, at Lanternerne brænder. For Indgaaende skal Tønden holdes om Bagbord.

Sorte-Hav. Bulgarien. Burghaz. En Taageklokke, der hver 4 Sek. giver To-Slag, Slag, Pause 2 Sek., Slag, Pause 4 Sek., er anbragt paa S.-Enden af den Ø.-lige Mole ved Burghaz. 42° 29' N. Br. 27° 31' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Swatau. En 8 Fods Klippe, Frewin Rock, er fundet Sugarloaf Channel, 4 Kbl. N. 86° Ø. fra Fisherman Island S.-Ende og fra Double Island NV.-Ende i S. 2° Ø. Der er 6 f 7 Fv. omkring Grunden. 23° 20' N. Br. 116° 44' Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Chemurupo. Hoku Choshisho (North Watcher) Det hvide Blinkfyr paa Hoku Choshisho Fyrbaake er forandret til et hvidt, fast Fyr, i øvrigt uforandret.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 8. August 1907. — Fragtmarkedet. — Udsænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. — Uger Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavn Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 46:

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—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	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange
20 %	26 Gange
30 %	52 Gange
40 %	

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerrepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Roter og Uteøj og til Ildslukning

„Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spli, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Gælder Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentor i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.



Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.

C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler, Købmagergade 13, Kbhvn.

og

Sigurdssens, Nordby Fanø.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
ube af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
I Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Yderligere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Fyrværkeri af enhver Art.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Aug. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	92 ¹ / ₄ —91 ³ / ₄	91 ³ / ₄	92
Danmark.....	69— ⁸ / ₄	69 ¹ / ₂	69 ³ / ₄
Norden.....	—	93	93 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....	—	65 ³ / ₄	67 ¹ / ₂
Carl.....	88 ⁸ / ₄ —89 ¹ / ₄	89	89 ¹ / ₄
Dannebrog.....	—	85 ³ / ₄	87
Skjold.....	—	66	68
Urania.....	—	48	49 ¹ / ₂
Union.....	—	72 ¹ / ₄	74
Dampsk. af 1896.....	—	85 ⁸ / ₄	86 ⁸ / ₄
Hejmdal.....	—	101	—
Østasiatiske.....	127 ¹ / ₄ —128	127	127 ¹ / ₄
Østersøen.....	—	—	—
Nordøen.....	—	18	30
Gorm.....	—	—	—
Torm.....	—	—	—
Inga.....	—	—	—
Cimbria.....	—	—	—
Vesterhavet.....	—	107 ¹ / ₂	126
Helsingørske-Dampskibs-Selsk... Foren. Bugser-Selsk..... Dansk-russisk Dampsk.....	— — —	20 60 85	32 68 86 ¹ / ₂
Dampskibe Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88..... 4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk..... 5 % Østasias. Komp.....	— — —	— 99 ¹ / ₂ 100	— 101 100 ¹ / ₂
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort..... 3 ¹ / ₂ % uopa. Stats..... 3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.. 3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf..... 4 % — — — 2. Serie.. 4 % — — — 1. — .. 3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — .. 4 % — — — 7. — .. 3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — .. 4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	83 ¹ / ₂ — — — 95 ¹ / ₂ 86 ¹ / ₂ — 90 ¹ / ₂ 91 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	— 96 88 ¹ / ₄ 86 ⁸ / ₄ 90 ¹ / ₄ 95 86 ¹ / ₄ 91 90 ¹ / ₄ 90 ¹ / ₄	— 96 ¹ / ₂ 85 88 92 ¹ / ₂ 96 88 91 ¹ / ₂ 92 91
Aktier.			
Nationalbank..... Privatbank..... Landmandsbank..... Handelsbank..... Grundejerbank..... Burm. & Wain..... Helsingørs Jærnsk..... Sukkerfabr..... Bryggeri Aktier.....	149— ¹ / ₂ 117 ³ / ₄ —118 ¹ / ₄ 127 ¹ / ₄ 133 ¹ / ₄ — ¹ / ₄ — 88—87 ³ / ₄ — 165— ¹ / ₄ — ¹ / ₂ 138 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	149 ¹ / ₂ 118 ¹ / ₄ 127 ¹ / ₄ 133 103 ¹ / ₂ 87 ³ / ₄ 77 ¹ / ₄ 165 ¹ / ₄ 137 ¹ / ₂	149 ¹ / ₄ 118 ¹ / ₂ 127 ¹ / ₂ 133 ¹ / ₂ 104 88 78 ¹ / ₂ 165 ¹ / ₂ 137 ³ / ₄

Vekselkurs d. 6. August 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.10	88.90
London.....	18.23	18.19
Paris.....	72.55	—
Amsterdam.....	72.35	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. August 1907.

Russiske Noter.....	215.70
4 % Russiske Consols.....	73.00
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	66.40
5 % Mexikanske 1899.....	—
5 % Rumænske Stats.....	100.75
4 % — — 1890.....	90.90

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

„Foren. Dampsk.“ 46,000, „Ny foren. Dampsk.“ 70,000, „Norden“ 28,000, „Kbhvn.“ 12,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 24,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 26,000, „Dampskibss. af 1896“ 20,000, „Hejmdal“ 2,000, „Østas. Komp.“ 190,000, „Union“ 2,000, Dansk-Russisk Dampsk. 12,000, „Danmark“ 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmo 1896.



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

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-**
Dybdemaaler.

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede**
Pejlskive.

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.



Esbjerg
Tovværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Efflt., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening
St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26
Blankensteiners Efflt., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Me-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmnd. An-
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd.
Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykke-
tilfælde har mistet sin ven-
stre Underarm, søger snarest
en eller anden Beskæftigelse.
Vedkommende har Styrmand-
eksamen I og II Afdeling og
har sejlet som Styrmand i
Aar saavel om Bord i Sej-
søms Dampskibe. Billet, mrl
„274“, modt. Bladets Konto:

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lin

i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tar-
Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22^a. Telegram-Adresse: Copenague. Telefon-Nr. 42



Emaljen

paalægges varm — Hæ-
tyk — paa alle saadane
indvendige Steder i Sk-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. El-
Nærheden af Ke-
lerne etc.

Solutioner

paalægges kold ligesø-
Farve.
Meget økonomisk i
Lasterum, Bookers
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assurandører lin

i Kjøbenhavn

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tar-
Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladøplads. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget herunder
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovieringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandestræde 3.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonslæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,
85, Sølvtrøet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25.064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed
Stevadores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA TRÅNGSUNDS Hamnarbetare andelsförening Stuveri förening

Har åran rekommendera vår stufveri och klarerings- förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Unlon“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssuger (sp. Søesager).

SØBORG & BENTHIN,

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibssagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's
Hørreokvipering
Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg"

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt"

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmärksam vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankrø, Kæder etc.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Willes Dove & Co., Newcastle,
der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg.

St. Annæ Plads 14.

Telefon 28,224.

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i **hermetisk** Pakning til

Skibsbrug

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

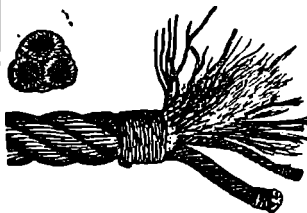
Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.

Taifuntrosser

(pat. Tyskl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Holdbar Fløde

kogt, garanteret fri for Tilsætning af nogen Art.

Garanteret holdbar i indtil 1 Aar

Hoveddepot:

TH. THOMSEN, Hausergade 15

Telefon 4830

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasing og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. August 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Dvæls Farver — Bitumen Palat
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæiter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Fritager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: Burmeister, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tor Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1718. Maskinfabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve Telefon 5601
til
Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres færdigt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtig og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplad 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værktøjet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

DE FORENEDE BRYGGERIER Anker-Øl



er det
fineste
og mest
holdbare
skattefri Øl

Anbefales særlig til
Maaltiderne.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Inst. Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22². Telegram-Adresse: CopenSura. Telefon-Nr. 42

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Sings Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, i billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. Hovedkontoret i Kjøbenhavn: „Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund. Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 6—11 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

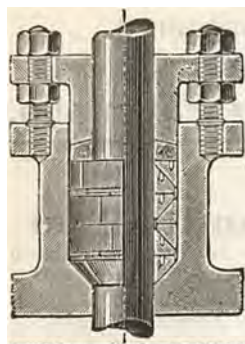
forhen Martin Niisbo
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen
Telefon 7262.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Marstal Staalskibsbyggeri

Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jærnkonstruktioner
Ophalingsbeddinge.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens

Kjøbenhavn, d. 15. August 1907.

En færende Skibsfører sender os nedenstaaende Indlæg, i hvilket søges paavist Ønskeligheden af, at de her i Bladet ugentlig fremkommende Skibsefterretninger kom til at fremtræde i en fyldigere Form end hidtil.

Den ærede Indsender anker dels over de mange ukendte eller dog mindre kendte geografiske Stednavne, som ofte forekommer i Meddelelserne, uden at det isvrigt af disse kan ses, hvor paa Verdenskortet de paagældende Havne maa søges, dels over den Omstændighed, at der for flere Rederiers Vedkommende ikke gives Oplysning om Skibenes Bestemmelsessted.

Hvad den første af disse Anker angaar, da kan vi med vor bedste Vilje ikke tillægge denne ganske den samme Vægt, som den ærede Indsænder synes at gøre, idet det forekommer os at være uomtvisteligt, at man i 99 af 100 Tilfælde vil kunne skaffe sig Underretning om, i hvilket Land eller Verdensdel en opgivet Havn eller By er at finde. Anderledes stiller Sagen sig inidlertid for det andet Punkts Vedkommende, og navnlig af Hensyn til dette har vi ment det rigtigst at give en tilsyneladende underordnet Sag en saa fremtrædende Plads i Bladet som Tilfældet er. Den der selv har faret til Søs, vil intet Øjeblik være i Tvivl om, hvor overordentlig stor Betydning betids Oplysning om Bestemmelsesstedet har for Skibenes Besætninger og nange andre, og alene af den Grund vil vi fuldt ud kunne slutte os til den i Indlægget udtalte Forhaabning om, at det maa lykkes at bevæge de paagældende Rederier til samtidig med Skibenes Afgang at opgive Bestemmelsesstedet. Det ligger ganske vist nær at antage, at Rederiernes Stilling til dette Spørgsmaal fra første Færd har været dikteret og begrænset af Forretningshensyn, det man har næret Betænkeligheder ved at lade altfor ubegrænsede Meddelelser om Skibenes Bevægelser tillyde Offentligheden, men vi kan ikke tro, at et saadant Moment spiller blot tilnærmelsesvis saa stor en Rolle, om det maaske tidligere har gjort, eller at det i alt Fald skulde kunne danne nogen uovervindelig Hindring for Indførelsen af den Reform, som vor Meddeler saa arnt tager til Orde for.

Da „Dansk Søfartstidende“ i sin Tid blev startet, dtalte den daværende Redaktør en Gang til mig, at an i Bladet gerne vilde give saa paalidelige og saa yldige Efterretninger som muligt om danske Skibes Bevægelser, for at de om Bord værendes Paarørende samt Forretningsfolk, til enhver Tid, uden at de behøvede at gaa til Rederierne, kunde se, hvor Skibene var. Ikke saa faa Skibsførere arbejdede for Bladets Udbredelse i Landet og skaffede det en Del Holdere; men i de senere Aar træffer man ikke saa faa af disse, som ikke er fornøjede med Bladets Skibsefterretninger, og det er et Skot for disse, at Bladet i mange Tilfælde holdes langt de Søfærende er Utilfredsheden derimod almindelig. Paa maa og faa har jeg at April Numrene udtaget nogle Eksempler for at vise, at der er Grund til at være utilfreds.

S Elna, Ratje, afgik fra Pelo Mail 20. Marts.
 , Stjerneborg Lund, afgik fra Oran 29. Marts.
 , L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Straton 24. Marts.
 , Peter Mærsk, Børresen, afgik fra Libau 9. April.
 , Kina, H. P. Berg, afgik fra Tjilatjap 21. Marts.

S/S H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Nykjøbing F. 7. Apr.
 „ Asger Ryg, Thorkelin, afgik fra Messina 8. April.
 „ Vagn, Mikkelsen, afgik fra Sfax 14. April.
 „ Hamlet, Lau, afgik fra Pillau 11. April.

De fleste Mennesker, selv mange med Søfartsforhold kendte Personer, ved ikke, hvor mange af ovennævnte Pladser er at finde paa Kortet. Pladsernes Beliggenhed kunde godt være betegnet lidt nærmere; men slet ingen uden Rederen og hans Kontorpersonale ved, hvor disse Skibet er sejlet hen. Om Skibene er sejlet til Australien, Kina, Amerika eller Kjøbenhavn, kan ikke ses af Meddelelserne. Forhaabentlig vilde Rederne ikke være uvillige til, paa Redaktionens Anmodning derom, at give fyldigere Meddelelser om deres Skibes Bevægelser. Enhver om Bord fra Drøngen til Føreren ser med Længsel efter Efterretninger fra Hjemmet naar Skibet kommer i Havn; men ofte kan slige Efterretninger (Breve) slet ikke naa frem i rette Tid, fordi det ikke har været muligt paa Afgangspladsen at afsende Brev med Adresse i til næste Havn, idet denne først er blevet Føreren bekendt i sidste Øjeblik før Afgangen. Jeg tror ikke det er Rederne, der er Skyld i de mangelfulde Meddelelser, men derimod det underordnede Personale, hvem denne Del af Forretningen er overdraget, og som ikke har Forstaaelsen af, hvor stor Betydning det har for mange, at der gives saa rigtige og fyldige Meddelelser om Skibenes Bevægelser som muligt.

Kjøbenhavn i August 1907.

Rasmussevitche.

Takster for Forretninger foretagne af de af Sø- og Handelsretten udnævnte Skibsbesigtelsesmænd.

- A. For større Skibe (Dampskibe paa mindst 50 Tons og Sejlartøjer paa mindst 150 Tons) i Kjøbenhavns Havn indenfor de yderste Bølgebrydere:
- 1) Bedømmelse af Skibets Sødygtighed eller Besigtelse af Skade paa Skib og Maskine: første Møde 30 Kr., hvert senere Møde 20 Kr. pr. Mand.
 - 2) Bedømmelse af Lossetid eller Besigtelse af Skade paa Ladning: første Møde 20 Kr., hvert senere Møde 15 Kr. pr. Mand.
 - 3) Lugebesigtelse: pr. Møde 10 Kr. pr. Mand:
- B. For mindre Skibe betales Halvdelen af de foranstaaende Takster.
- C. Besigtelse paa Yderhavnen Nord og Øst for Bølgebryderne, i Tuborg eller i Hellerup honoreres yderligere med 10 Kr. for større Skibe, 5 Kr. for mindre pr. Mand pr. Møde.
- D. Besigtelser udenfor de nævnte Steder honoreres som under C, men med Tillæg af Rejseomkostninger og 10 Kr. i Diæter pr. Mand pr. Dag.
- E. Færgepenge betales ekstra.
- F. For Affattelsen af Rapport 5 Kr. pr. Mand.
- G. For Møder i Retten til Afhjæmning og lign. 10 Kr. pr. Mand.
- H. Overskøn betales med 10 Kr. ekstra pr. Mand pr. Møde.
- I. Manøvrekontrol under Sejlads betales med 50 Kr. pr. større Skibe, 25 Kr. for mindre.

Dampskibsrederiforeningen og Søfyrbøderne. Dampskibsrederiforeningen har paa et i Juni Maaned afholdt Møde vedtaget at ophæve den i Foreningens Forhyringskontrakter indeholdte Bestemmelse om, at forhyrede Sømænd og Søfyrbødere ikke maa være Medlemmer af en Fagforening, idet det har vist sig, at Forholdsbyggerne ikke har medført nogen Gene.

Den ny Bestemmelse er allerede traadt i Kraft fra 1. August.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, Aarsmøde d. 28. September i Kjøbenhavn.

Udenrigsministeriet har under 5. ds. meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at det britiske Udenrigsdepartement i London, forulediget ved en derom rettet Henvendelse fra den kgl. Gesandt i London, har paalagt de britiske Konsulater i Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Marseille og Genua i de Tilfælde, hvor danske Sømænd afmønstres paa disse Konsulater, paa Forlangende og uden at der derfor kræves noget Vederlag, at modtage de Penge, som Sømændene maatte ønske at afgive til Hjemsendelse. Disse Penge vil da af de britiske Konsulater blive oversendt til de paa Stedet værende danske Konsulater til videre Besørgelse.

D'Herr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømænd.

Navigationsvæsnets Ordning.

Nogle Bemærkninger til den af „Kommissionen til Revision af Bestemmelserne for Navigatoruddannelsen“ fremsatte Flertalsbetænkning.

Vi har modtaget følgende:

Man har et gammelt Ord, saare betydende i al sin Korthed, der siger: „Kundskab er Magt“. Ingen vil frakende dette Ord Sandheden, den danske Sømandsstand ej heller, men Kundskab er jo et saare omfattende Begreb. Idet man skelner mellem den teoretiske Viden og den praktiske, vil man sikkert erkende, at intetsteds og under intet Forhold kommer vel den praktiske Viden mere til sin Ret end ved Arbejdet paa Søen.

Om end saaledes Navigationsskolernes Formaal absolut maa være at uddanne vore unge Søfolk paa en saadan Maade, at de kan bævde vor Handelsflaades gode Ry og skabe en oplyst Sømandsstand, maatte man dog nødvendigvis skabe saadanne Forhold eller stille saa høje Eksamensfordringer, at disse Krav umuligt kan opfyldes af den mindre bemidlede Klasse, hvorfra vor Koffardflaades Befalingsmænd væsentlig rekrutteres. Officersposterne vilde da kun være tilgængelige for dem, der var saa heldige at have faaet en bedre Skolegang i Barndommen eller er saa godt forsynet med Midler, at de kan frekventere en Navigationsskole i Aarevis. Dette vilde efter vor Formening blive Tilfældet, hvis den af Kommissionsflertallet fremsatte Betænkning faar Lovkraft.

Gennemsnittet af Skoletiden for de Elever, der tager den nuværende Styrmandseksamen, har for de sidste 7 Aar været 13 Maaneder. Med de Fordringer, der nu stilles af Kommissionens Flertal til denne Eksamen, hvor der yderligere kræves Engelsk, Sømandskab og noget mere Dansk, vil Eleverne behøve fra 1½ til 2 Aar, naar Hensyn tages til, at førnævnte Fag fordrer megen Tid. Dertil er yderligere foreslaaet føjet en Skibsførereksamen, hvortil der er beregnet 6 Maaneder, saaledes at hele Skoletiden for en jævnt begavet Elev vil blive 2 à 2½ Aar. Dette er sikkert en altfor stor Byrde at lægge paa Søfolkene, og det vil uden Tvivl bidrage til, at en Masse Sømænd maa gaa over til Bestillinger paa Landjorden, hvad der uundgaeligt vil give vor Sømandsstand et alvorligt Knæk. Mange af de Sejlskibe, der endnu findes i Danmark, og som for en stor Del bestaar af tremastede Skonnerter og Skonnertbrigger, der væsentlig sejler paa Vestindien, Syd- eller Nordamerika i Vintertiden, vil blive nødt til at lægge op af Mangel paa Officerer. Den ringe Fortjeneste, disse Skibe kan byde deres Befalingsmænd, kan umulig blive i Lighed med den, der kan faas fra de større Dampere, hvorfor man heller ikke kan fordre en saa vidtgaaende Uddannelse. Det er da ogsaa en Kendsgerning, at det allerede nu er uhyre vanskeligt at faa de fornødne Officerer til disse Skibe, hvad de sidste Aar tilstrækkelig har vist. Det er jo ganske vist Kommissionsflertallets Mening, for Sejlskibsstyrmandenes Vedkommende, at sløjfe en Del af den nuværende Maskineksamen, der hidtil har været fordret af alle Styrmandselever, men da man netop vil bibeholde den Del af dette Fag, der altid har voldt mest Besvær, vil denne Sløjfning kun faa ringe Betydning. Desuden maa enhver fremadstræbende Sømænd absolut sørge for at faa den øvrige Del af dette Fag med, da han ellers staaer uden Chance for at faa Hyre med en Damper.

Hvad angaar det ny Fag, Sømandskab, da har dette hidindtil kun kunnet læres om Bord paa et Sejlskib. At „lære Sømandskab“ paa en Navigationsskole er i alt Fald lettere sagt end gjort. Skolen maatte da nærmest være indrettet som et Skibsværft med Takkeløft og deslige, da det i hvert Fald ikke vil kunne gavne en Sømænd at lære en Del Rømser om de Ting, der hører til dette absolut praktiske Fag. Hvis man derimod paabød, at f. Eks. „Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandskab“ skulde findes i ethvert Fartøj, da vil enhver dygtig Skibsfører vide dér at hente de fornødne Vink i de Tilfælde, hvor hans egen Erfaring ikke strækker til. Regler, der gælder for alle Tilfælde, er det dog umuligt at give, da Forholdene paa Søen aldrig er ens.

Det synes os ogsaa at være for meget at forlange saa megen Jura af en Skibsfører, at han skal kunne staa som selvstændig Dommer i Havari- eller Kollisionstilfælde. Det er efter vor Formening ogsaa absolut uønskeligt. Telegrafens ompaender den hele Klode, og de Steder er faa, hvortil Traaden ikke rækker eller til Stedets umiddelbare Nærhed. Fragtslutninger afgøres nu til Dags næsten altid af Rederen. Selv den den dygtigste Jurist kender ikke alle de forskellige Lovfortolkninger og Kutymmer, der gælder rundt omkring; saa den Smule, man kan opsamle paa en Navigationsskole, maa vist begrænses til det rent elementære.

Med Hensyn til Forslaget om at dele den nuværende Eksamen i to Dele og desuden fordre to Aars Sejlads mellem de to Prøver, da vil dette ogsaa være en stor Hæmsko for mange dygtige Sømænd. De vil, inder denne Mellemtid er overstaet, være højt oppe i Tyverne Masser af Søfolk stifter Familie i denne Alder, og hvorledes skulde det da blive dem muligt paany at ligge stille mindst i 6 Maaneder, ja mange af dem endog længere? Det lyder jo meget lokkende, at den unge Sømænd i den Mellemtid skulde kunne tage en De Observationer, hvorved han kunde uddanne sig i Praksis og siden hen fremvise Resultaterne paa Skolen igen

Da der imidlertid sejler Hundreder og atter Hundreder af saa vel Sejl- som Dampskibe uden Kronometer, saa vil han der savne et af de vigtigste Hjælpemidler dertil. Hvor megen Tid har vel ogsaa en Styrmand paa vore Tramps eller Sejlskibe, saa han kan ofre noget paa saadanne Observationer? Og dersom disse Observationer skal være noget virkelig værd, maatte de tillige kontrolleres af Skibsføreren.

Alt i alt synes disse praktiske Fremvisningsresultater højst problematiske.

Hvad angaar de mindre Prøver, Fiske- og Sætteskipperprøven, skal vi sluttelig tillade os at fremsætte nogle faa Bemærkninger gaaende ud fra, at disse Eksaminer, der tages af den bredere Del af Befolkningen, ikke bør gøres for vanskelige.

Som Fordringerne til disse Prøver for Tiden er ordnet, indeholder Fiskeskipperprøven al den Viden, som almindeligvis bruges i Farten paa Nord- og Østersøen. Dette er efter vor Formening ogsaa tilstrækkeligt for en Fiskeskutterfører paa det Felt, hvor han færdes.

Man maa specielt overfor disse Mennesker absolut ikke spænde Buen for højt. Hensynet til deres, som oftest mer end elementære, Skolekundskaber fra Barden kræver, at en fornyet Skolegang bliver af en saadan Art, at Fiskeren just faar det Pensum, han kan magte. Det vil næppe være heldigt at stille for store Fordringer til hans teoretiske Opfattelsesevne, thi særlig i Fiskergerningen maa den praktiske Viden langt have Overtaget over den egentlige Navigation.

Vi indser paa den anden Side meget godt, at der for Fart over længere Strækninger med Fiskerfartøjer bør kræves absolute Garantier for, at Skipperen ikke alene er Fisker, men ogsaa habil Navigator.

Vi kunde derfor tænke os, at Fiskeskipperprøven, som den nu er, eventuelt suppleret med en Motorprøve, krævedes for Fiskerfartøjer i Fart paa Nord- og Østersøen samt Island, medens der til Fart paa disse Skibe udenfor nævnte Grænser krævedes almindelig Styrmands-eksamen.

Derved undgik man at skærpe den almindelige Fiskeskipperprøve, der uden al Tvivl for den hjemlige Fart er uangribelig, som den er, hvad Kundskabsfordringerne angaar.

For saa vidt Sætteskipperprøven, der som bekendt er en mindre Del af Fiskeskipperprøven, overhovedet skal bibeholdes i sin nuværende Form, kunde vi tænke os den Modifikation, at de Grænser, indenfor hvilke førstnævnte giver Ret til at faa Fartøj, indskrænkedes noget. I mere udvidet Fart kunde da fordres aflagt Fiskeskipperprøven. Denne Skærpelse vilde kun føles i sine Grad, idet alt nu mangfoldige Aspiranter til den mindre Eksamen efter Lærernes Tilskyndelse læser til og tager den større.

Frederikshavns Skipperforening

N. J. Rønne,
 Formand.

Literatur.

Tidsskrift for Søværnen, Aargang 1906. Anmeldt ved Kapt. i Flaaden C. Hansen.

Tidsskriftet, der i 1906 opnaaede sin 77de Aargang, indeholder i det afsluttede Aar adskillige Artikler, som let er værd at henlede Opmærksomheden paa. I første Række maa da ubetinget nævnes Statistiken over danske Søfolks Fart, som er udarbejdet ved Universitetets statistiske Laboratorium under Ledelse af Hr. Cand. polit.

Thorsen, og som forøvrigt har været udførligt refereret her i Bladet.

Premiærløjtnant Topsøe-Jensen har skrevet en meget omfattende Artikel om Fiskeri og Fiskeriinspektion i de danske Farvande. Fhv. Navigationssskolebestyrer A. O. Tuxen har beskrevet en Maade at ophæve Halvcirkel-Deviationen B med en Magnet af lodret, blødt Jærn; og endvidere findes en Kritik af Stormvarselstjenesten i Danmark i Aaret 1905, hvoraf bl. a. fremgaar, at af 137 Stormperioder blev 86 pCt. rettidig varslet. For Storm med Vindstyrke 7 efter Beauforts 12-delte Skala er Procenten 72, af Styrke 9 er den 91 og af Styrke 11 er den 100 pCt., hvilket viser, at Sikkerheden for, at de højeste og farligste Vindstyrker bliver forudsagt, er størst. Artiklen anbefales paa det bedste til enhver Søfarende, hvis Tiltro til Stormvarslernes Paalidelighed absolut maa øges under Gennemlæsningen.

Kaptajn A. Bruun skriver om Misvisningsundersøgelser og magnetiske Forstyrrelser i de islandske Farvande og omtaler flere magnetiske „Grunde“, hvor Kompasnaalen kan gøre pludselige Udslag paa et Par Streger. Disse Udslag var dog ikke altid ens, men var højst forskellige fra Aar til andet. Kaptajnen anfører, at det efterhaanden som Trafikken vokser mere og mere vil blive nødvendigt at faa disse Forhold nærmere undersøgt for Skibsfartens Skyld; Islands Kyster er jo saa ofte hjem-søgt af Taage, og mange Gange er Navigationen deroppe udelukkende baseret paa Brugen af Kompas og Lod.

Til Slut skal anføres nogle Bemærkninger til „Lov om Søneringen“, hvori Kapajn Kiær forsvarer danske Skibsføreres Ret til at føre islandske Skibe paa deres danske Dokumenter.

Alt ialt har Tidsskriftets Redaktion i sin sidste Aargang haft Held til at fremkomme med et læseværdigt og belærende Stof.

Hvilke er Skibsførernes store Opgaver?

I en Artikel i dette Blads Nr. 20 udtalte Kaptajn A. N. Petersen, S/S. „Agnete“, at Skibsførerne havde større og vigtigere Opgaver at samle sig om, end at arbejde for Afskaffelse af Udsalg af berusende Drikke om Bord paa danske Dampere. Hans Meningsfælle paa dette Omraade, Kapt. P. H. har i Bladets Nr. 32 faaet optaget et nyt Indlæg, som ikke indeholder noget nyt andet end dette, at man faar Indtryk af, at det nu er Restauratørerne han har Sympati for. Jeg maa indrømme, at jeg ikke rigtig forstaaer Kapt. P. H., uagtet vi dog har kendt hinanden, siden vi var Skibsdrenge, og er nærvæd at tro, at der er noget om det, som en Kollega udtrykte sig i „Nationaltidendes“ Søfartstidende for en Del Aar siden i en Diskussion imellem ham og en Kapt. P. I., som nok er identisk med Kapt. P. H., at denne var kommet paa den forkerte Side af Møle-spiret.

Indsamlingen af Stemmer afsluttede jeg d. 31. Juli, og Resultatet var, at der den Gang var indkommet 44 Stemmer fra færende Dampskibsførere. Af disse var 43 Stemmer imod og 1 Stemme for Udsalg af berusende Drikke. Forholdet bliver altsaa 43 til 1, eller, dersom jeg regner Kapt. Petersens Stemme med, 43 til 2. Der indkommer imidlertid endnu Stemmer, og efter at Kapt. P. H.'s Opfordring om ikke at indsende disse er fremkommet, synes Indsendelsen at have taget Fart, og alle er imod Udsalget om Bord. Af de 44 Stemmegivende har 35 udtalt Ønsket om, at en Henvendelse til Dampskibsførerforeningen maa finde Sted.

Da Redaktionen har afsluttet Diskussionen om denne Sag, og jeg selv mener at være færdig med den Opgave, jeg satte mig, nemlig at faa et virkeligt Indtryk af, om Udsalget af berusende Drikke om Bord ønskes bibeholdt eller ej, er jeg nu klar til at gaa over paa en anden Bøve, og tillader mig at fremsætte Ønsket om, at Kaptajn Petersen vil udtale sig om de større og vigtigere Opgaver, samt om han har foretaget sig eller agter at foretage noget for at løse disse. Om det ønskes, skal jeg gerne efter ringe Evne tage Del i Arbejdet; men lad det ikke blive ved Ord, lad der følge Handling efter disse. Kapt. Petersen er kendt som en intelligent og energisk Mand, og mange Kolleger har, efter at have læst hans Artikel, ikke uden Grund sat visse Forhaabninger til ham; forhaabentlig vil de ikke blive skuffet.

Hellerup, i August 1907.

Strandvej 189.

N. W. Schmidt,
S/S. „Frode“.

Som meddelt i sidste Nummer af Bladet har Redaktionen ment at burde afslutte Diskussionen om Udsalg af Spirituosa i Dampskibe. Vi har imidlertid ikke anset os berettigede til at forholde vore Læsere Resultatet af den Afstemning, der har været sat i Gang, og det er derfor paa vor Opfordring, at Hr. Kaptajn Schmidt er fremkommet med de i ovenstaaende Indlæg indeholdte Oplysninger desangaaende.

Selve Sagen og dens videre Fremme er, efter hvad vi erfarer, overgivet til Den almindelige danske Skibsførerforening.

Red.

Den ny Rorkommando.

Vi har modtaget følgende:

Til forskellige Tider har den ny Rorkommando været omtalt i „Dansk Søfartstidende“, ogsaa vidt det erindres, har der været Enighed om at fordømme de Fredsforstyrrelser, som oprindelig bidrog til at paaføre Skibsfarten denne Ulempe. Under tidligere Meningsudvekslinger har Spørgsmaalet dog nærmest haft teoretisk Betydning, fordi de er fremkommet paa Tider, da der i Udlandet endnu kun var Tale om Overgang til noget nyt og uprøvet, der af mange praktiske Sømænd blev anset som absolut farligt for Skibsfarten og vistnok med Rette; thi naar fratages den første direkte Anledning, „Grosse Kurfürst“s Undergang, saa er der endnu ikke Enighed om, at den gamle Kommando har saadanne Ulemper, at de, der er vant til at bruge den, vil foretrække det ny, selv om det maa indrømmes at være meningsløst og forstyrrende, at Rattet skal drejes til modsat Side af den, Kommando-Ordet angiver.

Spørgsmaalet har imidlertid forlængst faaet praktisk Betydning derved, at Forhandlings-Stadiet i flere Lande er afløst af Udførelse i Praksis, hvorved der er skabt Forhold, der maa beklages af dem, der endnu anvender den traditionelle gamle Kommando, og som kan medføre uberegnelige Ulykker i de meget befærdede tyske og hollandske Farvande, hvor Sejladsen ledes af Lodser, der saa vidt mig bekendt er forpligtet til at anvende den ny Rorkommando uden Hensyn til Skibets Nationalitet.

Indsænderen heraf har i tyske og hollandske Farvande set mange Eksempler paa, at der er givet forkert Ror, uagtet Lodserne i Almindelighed leder Sejladsen ved at vinke med Haanden; dels er det nemlig i mørke Nætter vanskeligt for Rormanden at se denne Bevægelse, og dels er det næsten umuligt helt at undgaa Kommando-

Ordene Styrbord og Bagbord, som altsaa skal udføres modsat den gamle eller danske Regel. Der er gjort Forsøg med at lade en Styrmænd forandre Lodsens Ordre, men dette kan ikke anbefales som nogen hensigtsmæssig eller praktisk Udvej.

Hvilke Ulykker der under kritiske Forhold kan fremkomme ved Forveksling eller forkert Ror, er det unødvendigt at omtale i et Fagblad, og der er rimeligvis ogsaa forefaldet saadanne, men selv med denne Indrømmelse kan ingen nægte, at vi nu er kommen over den værste Forsøgstid, uden at det er almindelig bekendt, at Overgangen har medført nævneværdige Vanskeligheder i de Lande, hvor den ny Kommando har været indført i lang Tid til almindelig Tilfredshed.

De Indvendinger, der tidligere er anført mod den ny Rorkommando, kan endnu have Værdi, men den vigtigste af dem — Henvisning til den Fare, som Overgangsperioden vil medføre for Skibsfarten — har tabt væsentligt i Betydning som Skræmmebillede ved den Kendsgerning, at den tyske og hollandske Nation har gennemført Forandringen uden nævneværdige Ulemper. Noget bedre Bevis paa de ny Reglers Fortrin kan vanskeligt tænkes.

De forskellige og samtidige Systemer for Rorkommando er og vil vedblive at være en Fare for Skibsfarten, medens de bestaar jævnsides, og saalænge der ikke er opnaaet international Bestemmelse om Ensartethed, og derfor er det i alle søfarende Nationers Interesse at bidrage til Opnaelse af en saadan hurtigst mulig. Det nytter vist ikke at vente paa, at de Lande, der en Gang er gaaet over til det ny System, skal blive ked af det og gaa tilbage til den gamle Kommando, thi saa vel Navigatører som dog navnlig Lodserne synes at være særdeles godt fornøjet dermed og betragter det som en Lettelse. Derfor vil der næppe være nogen anden Udvej end følge det givne Eksempel, der, som foran omtalt, efter al Sandsynlighed kan gennemføres uden Risiko.

Det vilde være et stort Gode, om Englænderne fulgte de kontinentale Nationer paa dette Punkt, men det er utænkeligt, at de gaar med, før de paa en eller anden Maade tvinges dertil. Deres forældede, meningsløse Mønt-, Maal- og Vægtsystem kan anføres som Bevis paa, at Nationen er uimodtagelig for Fremskridt, der kommer fra Fastlandet.

For den danske Handelsflaade kan der være Grund til at overveje, om det er fordelagtigt at vente paa Englænderne; thi selv om det ikke kan nægtes, at de fleste Skibe i udenrigs Fart anløber dette Lands Havne, saa er det egentlig kun til London (en dyr Havn, der saa vidt mulig undgaaes), at der kan være Tale om lang Lodstjeneste; thi de Ulemper, der kan fremkomme ved at styre ind i de fleste Kulhavne, kan ikke sammenlignes med de betydelig længere Lodsfarvande paa Fastlandet.

Mellem danske Skibsførere er der vist Enighed om at beklage den nuværende Uoverensstemmelse med Hensyn til Kommando til Rorgænger, og efter de Oplysninger, der foreligger om Forholdene i Norge, har en lignende Anskuelse gjort Fremskridt deroppe, hvilket er ret naturligt; thi alle de Førere, der blot en Gang har været udsat for de eventuelle Følger af forkert Ror, kan næppe undgaa at dele et fælles Ønske om, at den nuværende Forvirring maa blive af kort Varighed. Af Hensyn dertil henstilles Sagen til rette Vedkommendes velvillige Overvejelse.

P. H.

Redningsdamperne ved Vestkysten.

Landbrugsministeriets Fiskeriberetning bringer følgende Rapport fra Førerne af de ved Thyborøn Kanal stationerede Redningsdampere:

I. „Vestkysten“.

Dampskibet „Vestkysten“ har fra 1. Januar til 31. December 1906 været ialt 293 Dage paa Station i Thyborøn Kanal eller i Virksomhed der omkring, 37 Dage er medgaaet til Kedel- og Maskineftersyn samt til det aarlige Eftersyn ved Skibsværftet hos Burmeister & Wain i Kjøbenhavn og Aalborg Skibsværft, 32 Dage er Rastdage; paa Rastdagene har Skibet som sædvanlig været klar til Afgang med kort Varsel.

Dybdeforholdene ved Thyborøn Kanal har Aaret igennem været ret gode, og naar undtages enkelte Dage, har de Forandringer, som Farvandet i Aarets Løb er undergaaet, ikke forvoldt Skibet Hindringer eller Afbræk i dens Virksomhed.

Thyborøn Kanal har i Aarets Løb været anløbet eller passeret for ind- og udgaaende af ialt c. 410 Skibe med tilsammen 21,266 Tons, heraf har 150 været Fiskekuttere; foruden disse er der 14 Dæksmotorbaade, der driver Fiskeriet fra Kanalen. Kutterne har ligesom de foregaaende Aar for største Delen søgt Kanalen for at afsætte deres Fangst til derværende Handelskvaser eller til Fiskeeksportører i Struer og Lemvig; en Del har været Havnsøgende under stormende eller urolige Vejrforhold.

„Vestkysten“ har ydet Bugserhjælp til 62 Skibe, og Indtægten herfor udgør c. 1,042 Kr., endvidere er der ydet fornøden Assistance ved forskellige Grundtødninger saavel i Kanalen som i dens Nærhed.

Afmærkningen af Farvandet, saasom Udlægning, Pasning og Skiftning af Sømærker i og ved Kanalen er, ligesom tidligere Aar, udført i Overensstemmelse med Instruks fra Vagerinspektøren; et nyt Løb i Kanalen blev afmærket d. 21. og 22. December 1906. Fornøden Assistance er ydet Lodseriet.

„Vestkysten“ har i det forløbne Aar været tilkaldt ialt 24 Gange for at assistere Kystfiskerne, der, begrundet paa høj Sø, ikke har kunnet foretage Landgang paa Kysten, eller som under opkomne østlige Storme ikke har kunnet komme til Land ved egen Hjælp. Ved disse Lejligheder er der ydet Hjælp til ialt 43 Baadelav med tilsammen 197 Mands Besætning. Af Baadene landsattes 14 med 65 Mands Besætning ved deres respektive Landingspladser, 15 Baade og 132 Mand, der ikke kunde lande paa Kysten, er optaget om Bord paa „Vestkysten“ og indbragtes igennem Thyborøn Kanal; de landsattes dels ved Kanalen, dels ved Lemvig. 14 Baade med Redskab og Fangst maatte forlades i Søen, heraf drev 13 Baade senere i Land paa Kysten en Del beskadiget, 1 Baad drev paa et Vrag og knustes.

Ved enkelte Lejligheder, hvor Skibet har været tilkaldt, har Forholdene atter bedret sig saaledes, at Skibet har kunnet returnere til Stationen uden at yde direkte Assistance.

II. „Vesterhavet“.

Redningsdamperen „Vesterhavet“ har fra 1. Januar til 31. December 1906 været ialt 291 Dage paa Station i Thyborøn Kanal eller i Virksomhed der omkring.

Til Kedelrensning samt til aarligt Eftersyn er ialt medgaaet 43 Dage. 31 Dage er Rastdage.

Skibet har i Aarets Løb været tilkaldt til Assistance for Kystfiskerne 24 Gange, og der er ved disse Lejligheder ydet Hjælp til ialt 20 Baadelag med tilsammen 99 Mands Besætning.

6 af Baadene med tilsammen 29 Mands Besætning opsøgte under østlig Kuling i Søen og bugseredes til Landing. 8 Baade med 44 Mand, som paa Grund af høj Sø ikke kunde lande, indbragtes med Fangst og Redskaber til Thyborøn Kanal.

6 Baade maatte paa Grund af Forholdene efterlades i Søen, efter at Besætningerne, ialt 26 Mand, var optaget i Damperen. De landsattes i Lemvig, medens Baadene,

hvoraf enkelte led en Del Havari, senere drev i Land paa Kysten.

I 13 Tilfælde har Forholdene, efter at Skibet har været tilkaldt, bedret sig saaledes, at dette har kunnet returnere til Stationen uden at have ydet direkte Assistance.

Endvidere har Skibet ved Lejligheder, naar der har været Fiskere paa Havet, patrouilleret langs Kysten ud for de forskellige Landinger.

Der er ydet Bugserhjælp og anden Assistance til ialt 27 Fiskekuttere og andre Skibe, ligesom forskellig Assistance er ydet Lodseriet.

Fragtmarkedet.

Efter den livlige Befragtning, som vi kunde melde om forrige Uge, har der i Mellemtiden fundet noget Omslag Sted, idet Tilførslerne af Korn til Azow og Sortehavspladserne pludselig tog en Del af, men da Raderne gennemgaaende har været meget faste og ikke vilde acceptere de Rater, som Eksportørerne bød, har der ikke fundet mange Befragtninger Sted fra disse Kanter, og Raterne viser heller ingen nævneværdig effektiv Nedgang, om end Tonen er lidt svagere. Sidstnævnte Markeder er paa det nuværende Tidspunkt af Aaret de toneangivende, særlig retter Fragterne fra Middelhavet og Østen sig efter dem, og Situationen i den nærmeste Fremtid vil for en stor Del afhænge af, hvorledes Sortehavet etc. vil udvikle sig. I Øjeblikket er der ingen Grund til Frygt for nogen væsentlig Nedgang, i Særdeleshed ikke for September/Oktobre Baade, hvorimod der maaske nok vil blive lidt Flovhed i Raterne pr. August. Kulfragterne fra England til Middelhavet er atter faldet 3 à 6 d. pr. Ton, saa at Forholdene i det hele taget ikke ligger saa godt som for en Uge siden, men dette kan jo hurtigt forandre sig. I de transatlantiske Markeder er der ingen som helst Bedring, hvorimod Nord- og Østersøfragterne ikke alene er fuldt ud hævdede, men stedvis endog højere med al Udsigt til yderligere Stigning. Saa vel for Træ som for Kul har der i denne Fart været betalt de højeste Rater, som vi i adskillige Aar har set paa denne Aarstid, men det maa ogsaa stadig erindres, at Bunkerkulpriserne er aldeles uforholdsmæssigt høje, ligesom ogsaa Ekspeditionerne paa Kulpladserne lader umaadelig meget tilbage at ønske, hvorimod Østersøen, og da navnlig Rusland gennemgaaende har givet ganske tilfredsstillende Ekspeditioner. Som Forholdene ligger, er der al Udsigt til, at vi skal faa et virkeligt lønnende Nord- og Østersømarked at se i dette Efteraar.

Det østlige Marked har ikke fragtet meget, men Tonen er stadig særdeles fast. Kurrachee har maattet betale op til 18/6 pr. August og 17/9 September/10. Oktober. Fra Kalkutta er betalt 23/9 Netto terms pr. September til Dundee eller nordfransk Havn, og for Sukker fra Java er gentaget 27/6 pr. September til U. S. eller Evropa.

Sortehavet etc. møder kun op med forholdsvis faa Befragtninger. Nogle store August Dampere sluttedes fra Nikolajeff eller Odessa til 10/3 London, Rotterdam eller Amsterdam, 10/6 Hamburg, medens Sulina efter at have betalt 10/9 à 11/ L. H. A. R. sluttede flov 6 d. lavere. Azow fragtede til 13/ N. C. pr. August for mindre Størrelser, og til 12/ „any“ pr. 1/25. Oktober. Donauen er næsten livløs paa Basis af 12/ L. H. A. R., og 13/ betaltes pr. Ton d. w. til Rotterdam. For Salt fra Eupatoria Kysten til Reval sluttedes en prompt 5,000 Tons Baad til 15/9.

Middelhavet viser meget lidt Forandring, og Befragtningernes Antal er kun ringe. For Erts sluttetes til

8/6 Carthagena/Rotterdam „free despatch“ (1,600 Tons Baad) og Frs. 16 Carloforte/Antwerpen med „despatch“ for Losningen alene. Fra Bona til Rotterdam betales 7/ pr. Ton Fosfat, og for Oljekager fra Marseilles noteres 13/ à 14/ til 3 à 4 danske og/eller svenske Havne. Ertstragterne fra Bilbao er en Kende lavere paa Basis af 5/3 Middlesbro.

Nordamerika er paa det nærmeste uforandret, og der effektueredes kun faa Befragtninger. Navnlig de mexikanske Golfhavne er særdeles flove, grundet paa rigelige Tilbud af Dampere fra La Plata, hvorfra der jo næsten ingen Forretning er for Tiden. Paa Netto Charter kan fremdeles ikke faas over 9/ à 9/3 pr. August/September endog med Option af 2 Lastpladser. For Trælast fra Mobile eller Gulfport er betalt 76/3 til U. K. eller Kontinentet, 77/6 to, 80/ tre Lossehavne, endvidere 125/ til La Plata. For Kul er der sluttet mindre til omtrent samme Rate som for en Uge siden. For Fosfat fra Tampa til Zwijndrecht betales 13/4¹/₂ for en 3,000 Tons Baad pr. September. Saa vel Bomulds- som Kornlaster er meget knappe. Træfragterne fra Kanada er en Kende bedre. 42/6 betales for 1,350 Stdr. fra Miramichi til Englands Vestkyst, og 35/ for et Par meget store Baade (c. 5,000/6,000 Tons) pr. August til St. John, ligeledes til Englands Vestkyst. Timecharter-Forretningen er uforandret, og nogle Baade sluttedes for enkelte Hjemrejser til 3/3 à 3/6 pr. Ton d. w.

La Plata Markedet er stadig meget mat, og Raterne paa det nærmeste uforandret lave paa Basis af 9/3 à 9/9 O. C. (alt efter Størrelsen) fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. prompt, og fra selve Byen La Plata er der sluttet til saa lavt som 7/6 og 7/7¹/₂ for et Par 3,500/4,000 Tons Baade. Udsigterne for den nærmeste Fremtid er desværre ikke lovende.

Østersømarkedet er særdeles fast for prompt Lastning, men der findes ikke stort andet end Trælast. Korn er der for Øjeblikket meget lidt af, men Libau noterer dog 1/ Havrebasis til London eller Rotterdam pr. prompt, medens der fra St. Petersborg er sluttet enkelte Dampere til 1/2¹/₄, ligeledes for prompt Lastning. Høsten vil falde sent i Aar, og der vil næppe blive Varer af Betydning førend i Oktober Maaned, paa hvilken Termin der noteres 1/4¹/₂ fra Petersborg til London eller Rotterdam. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten skal vi nævne 22/6 à 23/3 for Props Hernøsand/West Hartlepool, 26/ D/B., 1/4 Bds. Piteå/Berwich (530 Stdr.), 28/3 D/B. B. Kotka/Kings Lynn, 25/ D/B. B. Torneå/London (750 Stdr.), 22/6 D/B. Wiborg/Grimsby, Frs. 33¹/₂ pr. Favn Pulpwood St. Petersborg/Calais, 23/ à 23/6 D/B. Maks. 1/3 Bds., 1/6 mere Kronstadt/London, £ 900 for en 800 Stdr. Damp Libau/Tyne. For Sveller betales 9/3 Riga/Runcon, 9/ Windau/Newport, 7/ Memel/Boston. For tør Træmasse fra Wiborg til Passages og Bilbao noteres Frs. 16/17 pr. Ton.

Kulfragterne er meget faste til Østersøen og Sydamerika, men til Middelhavet er Markedstonen ret flov, særlig for store Baade. Det er næsten overalt meget vanskeligt at skaffe Lastetørn, og Ekspeditionerne er gennemgaaende meget lange, særlig i Hull og Grimsby, hvor Dampene nu gennemgaaende ligger ca. 14 Dage, inden de kan faa Last, men som Regel lykkes det at erholde Liggedagspenge Særdeles gode Rater har været betalt til Danmark og Østersøen, og blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten kan vi nævne 4/6 à 4/10¹/₂ Kronstadt, 4/9 Stockholm (3,000), 5/ Helsingfors (2,000), 4/6 Gefle, 4/6 à 4/9 Swinemünde, 5/4¹/₂ à 6/ Kiel (1,000/2,200), 4/9 Frederikshavn (2,800) og 6/ 1,300 Tons, 5/ à 5/3 Odense (2,000), 4/9 Aarhus eller Aalborg, 4/6 Bordeaux (2,800), 6/9 à 6/10¹/₂ Malaga, 5/3 Neapel, 6/3 Algier (1,800). Fra Cardiff sluttedes der til 3/3 St. Petersborg, 6/ Kronstadt. 7/ Libau (1,450), 6/7¹/₂ à 6/9 Barcelona, Frs. 6 Algier, 6¹/₂ Frs. Marseilles, 6/ à 6/1¹/₂ Genua, Savona for indtil 5,000 Tons, 5/6 à 5/9 for større Baade, 5/ Brindisi (4,300 Tons med 800 Tons

Losning). 8/ Aden, 7/6 St. Vincent, 14/6 Rio Janeiro, 17/6 Monte Video, 17/6 à 18/ River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vest-sverig til Nordsø-, Kanal-, vestengelske og vestfranske Havne er Forholdene uden væsentlig Forandring fra sidste Uge, dog er der en stigende Tendens for prompte Trælast, medens der er færre Islaster. For Returfragter i Clay, Oljekager og Kullaster er der ligeledes Anvendelse for en Del passende Sejlere, specielt for Kullaster fra Østbritannien til højere Fragter. Det af Rederne fulgte Princip, ikke at slutte forud, viser sin gode Virkning, og det maa tilraades at følge denne Fremgangsmaade.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

110 Stdr. Stav Frederikstad/Charlestown 32/6, 100 Stdr. D/B. B. Søderhamns/Pontrieux 53 Frs., 75 Stdr. D/B. B. Gefle/Padstow 40/, 80 Stdr. Stav Lappvik/Grantton 26/6, 250 Tons Oljekager Dieppe/Rügenwalde og Kolberg 14 Frs., 280 Tons Kul Kings Lynn/Rudkjøbing £ 7,10, 320 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 8, 125 R.-T. Is Kristianafjord/Colchester 11/6, 1,400 Tdr. Tjære Uleåborg/Hull 2/, London 2/3, 1,100 Tdr. Tjære Umeå/Dunkerque Frs. 2,75, 350 Tons Kul Hull/Hasle £ 7,10.

Der noteres følgende:

90/110 Stdr. D/B. B. Sydbotten/franske Kanalhavne 54 à 53 Frs., 65/140 Stdr. Stav Norrbotten/Themsen 37/6 à 36/, 90/120 Stdr. Stav Sydbotten/Charlestown 36/ à 35/, 120/150 Stdr. D/B. B. Finskebugten/engelske Kanalhavne 37/6 à 35/, 140/150 R.-T. Is Østnorge/Oxen 12¹/₂ Frs., Kullaster Leithfjord/Danmark £ 8 à £ 8,10.

For de mindre Skibe er det uforandret næsten overalt. Det vedblivende ustadige Vejr forarsager, at det trækker ud med Høsten, hvilket jo heller ikke gør det øjeblikkelige Marked bedre. Det eneste Lyspunkt, der har været fra de tyske Havne, er Lübeck og Hamburg. Fra førstnævnte Plads er gennemført 4 à 4¹/₂ Mark til forskellige danske Pladser for Salt, og der noteres bl. a. til Gefle og Södertelje 4 à 4¹/₂ Mark, Uleåborg 5 Mark, ligeledes for Salt. Fra Hamburg er det vedblivende godt, maaske endog bedre, idet der til Danmark skal være gennemført 6 Mark for Majs og Salpeter.

ab danske Provinshavne har der været ganske enkelte Ladninger Hvede, bl. a. er der sluttet fra Nakskov til Ystad 15 Øre.

ab Kjøbenhavn har det ikke været bedre end den foregaaende Uge; bl. a. er der sluttet til Rødvig Majs 10 Øre, Kjøge Lindsæd 12 Øre. Fra Kastrup udbydes der stadig Gødningslaster til danske Provinshavne til den sædvanlige Rate 12 Øre.

ab svenske Sundhavne noteres til Kiel, Flensborg, Greifswald 3¹/₂ Mark, Stettin 3¹/₄ à 3¹/₂ Mark, Königsberg 4¹/₂ Mark, muligt er 5 Mark ikke uopnaaeligt.

Fra Halmstad noteres Skralsten til Stettin fra Kysten 4¹/₄ Mark og Kantsten til Königsberg 5 Mark. ab Warberg Feldspat til Stettin 4 Mark, Bremen Gadesten 4³/₄ Mark, Aarhus Skærver 2³/₄ Kr. og ab Lysekil/Hamburg, Königsberg, Neufahrwasser 5 Mark. Stettin 4³/₄ Mark for Gadesten.

Ugens Havarier.

Marlewood, Dpsk. af London, der, som meddelt, blev sat paa Grund læk paa Middelfrunden, er bragt flot af Svitzers og ind hertil. Efter at Bunden foreløbig er tætnet, gaar Skibet til Stettin for endelig Reparation.

Kampaus, Skonnort af Bergqvava, kom paa Rejsen fra Leith til Østersøen med Kul paa Grund paa Remsø. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør.

Merkur, Skonnert af Egersund, er paa Rejsen fra Königsberg til Saksjøbing med en Ladning Oliekager grundstødt ved Haarbølle.

Heimdal, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Rio Grande med en Ladning Huder haft haardt Vejr og er indkommet til Hamburg med en Del ovenbords Skade. Skibet reparerer.

Pietronella de Boer, Tjalk af Hobro, er paa Rejsen fra Halmstad til Aalborg med Tommer sprunget læk i Soen ud for Anholt og drevet ned til Gilleleje, hvor Skibet strandede og nu er Vrag. Besætningen, 3 Mand, bjergedes i Land. Skibet var bygget i 1868 i Martenshoek af Eg og maatte 156 Netto Reg.-Tons.

Seierskrausen, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Spanien til Teignmouth indkommet læk til Falmouth. Skibet har i Taage været paa Grund paa Gunwalloe Sands ved Portleven, og blev bragt flot af Slæbedamperen »Triton«, der bragte det til Falmouth.

London, 3/m. Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Lovisa med Trølast ankommet til Plymouth læk og med anden Skade, forarsaget ved Kollision med et andet Skib.

Saltholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 8. ds. for Udgaaende fra Malmö i Kollision med den svenske Damper »Najaden«, der fik en Plade beskadiget og maatte reparerer i Malmö. »Saltholm« tog ingen Skade.

Gegenwart, Lægter paa Slæb af Dpsk. »Herkules« og paa Rejsen fra Emden med Kokes til Riga, er indbragt hertil for at udbedre en Skade paa Klydset.

Kalundborg, 12. August. (Ritz. Bur.) Solblomsten, Galease af Kolding, paa Rejsen fra Aalborg med Cement, er i Dag indkommen hertil i læk Tilstand. Ladningen, der var assureret, er delvis odelagt af Vand; Skibet er ikke assureret. Lækgæren er antagelig opslaaet ved, at Skibet har rørt Grunden ud for Hals.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet »Yugala«, bygget hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning Det Øst-

asiatiske Kompagni, foretoges d. 10. ds. den officielle Prøvetur i Sundet. Denne, der overværedes af Rederiets Repræsentanter, faldt særdeles heldig ud, saavel hvad den opnaede Fart som Kulforbruget angaar.

Skibet er bestemt for Fragt- og Passagerfart paa Bangkokkysten.

Den 7. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Sandpumpedamper sat i Vandet. Skibet fik Navnet »Hesselo« og er bestemt til at pumpe Sand i de omliggende Farvande.

Den 2. ds. afholdtes i Følge »Ero Avis« Prøvetur med den paa Marstal Staalskibsværft byggede Motorskonnert »Olaf Petersen«.

Prøveturen, der varede 3 Timer, forløb heldigt. Skibet opnaede trods ugunstige Vejrforhold en Gennemsnitsfart af 5 $\frac{3}{4}$. Knob i Timen for Motoren alene.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsprovisiantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 14. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 12. ds. til Reval. — Alexandra, Rabe, afg. Kristiania 27. Juli til Boston. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 10. ds. herfra. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Bordeaux 10. ds. fra Rouen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 10. ds. herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 7. ds. til Livorno. — Arkansas, Petersen, ank. Filadelfia 10. ds. fra Newcastle. — Arno, Strubberg, ank. hertil 11. ds. fra Lissabon. — Aurora, Fischer, ank. Riga 12. ds. herfra. — Baron Stjerublad, ank. hertil 12. ds. fra Königsberg. — Beira, Lunge, ank. Stromnas 8. ds. fra Piteå. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. hertil 10. ds. fra Aarhus. — Christian IX, Holm, ank. London 11. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Holm, ank. hertil 6. ds. fra Kristiania. — Dagmar, Wiborg, ank. Barcelona 8. ds. herfra. — Douro, Mortensen, afg. Oporto 12. ds. til Lissabon. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 10. ds. hertil — Frederik, Thomsen, ank. hertil 10. ds. fra Petersborg. — Garonne, Kroumann, afg. Råfso 10. ds. til Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, dokker i Helsingør. — Hellig Olav, Holst, ank. New-York 6. ds. fra Kristiansand. — Hengest, Harder, ank. Riga 11. ds. fra Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 10. ds. fra Licata. — Jelantcha, Simonsen, ank. Riga 9. ds. herfra. — Kasan, Han-

sen, ank. Windau 12. ds. fra Hull. — Kentucky, Andresen, dokker her. — Kiev, Jørgensen, p. Brunsbüttel 11. ds. for Hull. — Kursk, Gommessen, afg. Hull 11. ds. til Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, ank. hertil 13. ds. fra Antwerpen. — Louise, Kruse, p. Hanstholm 12. ds. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. Baltimore 9. ds. herfra. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afg. herfra 8. ds. til New-York. — Morso, Øst-Jacobsen, afg. Petersborg 8. ds. til Antwerpen. — Moskow, Meldahl, ank. Antwerpen 9. ds. fra Ghent. — Nicolai II, Kaes, afg. Boston 8. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Niersøe, ank. Antwerpen 10. ds. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. Libau 8. ds. fra London. — O. B. Suhr, Frisenette, dokker i Antwerpen. — Perm, Christensen, ank. Libau 12. ds. herfra. — Pregel, Olsen, ank. Hull 8. ds. fra Libau. — Omsk, Jonsen, p. Brunsbüttel 13. ds. for Hull. — Osear II, Hempel, ank. hertil 13. ds. fra Kristiania. — Riberhuus, Homelykke, p. Brunsbüttel 12. ds. for Antwerpen. — Texas, Lissner, afg. Newport 31. Juli til Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, ank. Antwerpen 12. ds. fra Rotterdam. — Tiber, Beck, p. Gibraltar 6. ds. for Nizza. — Tyr, Jørgensen, ank. hertil 12. ds. fra Windau. — United States, Wulf, afg. Kristiansand 10. ds. til New-York. — Valdemar, Johnson, ank. Libau 8. ds. fra Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobsen, afg. Barrow-in-Furness 10. ds. til Nakskov. — Viking, Meyer, p. Holteau 11. ds. for Riga. — Laura, Aasberg, afg. Leith 12. ds. hertil. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 6. ds. fra Leith. — Vesta, Gottfredsen, afg. Reykjavik 8. ds. fra Kysten. — Ceres, Gad, afg. Leith 6. ds. til Reykjavik.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, C. T. Rasmussen, ank. Blyth 10. ds. — **Sigurd, P. L. Petersen,** afg. fra Hull 11. ds. — **L. H. Carl,** Stabell, ank. til Calais 9. ds. — **Erik II, A. S. Mahneke,** ank. til Yxpila 10. ds. — **Volmer, N. P. Jørgensen,** ank. til Grangemouth 5. ds. — **Dan, Th. H. Petersen,** ank. til Yxpila 6. ds. — **Uffe, Job. M. Petersen,** ank. til St. Petersburg 8. ds. — **Knud II, H. I. Meyer,** ank. til Cardiff 5. ds. — **Dau mark, G. Mikkel-** sen, afg. fra Rahja 12. ds. — **Ragnar, Chr. Holst,** ank. til Riga 13. ds. — **Skjold, Mathiesen,** ank. til Kirkcaldy 11. ds. — **Halfdau, Chr. S. Hansen,** ank. til Wiborg 13. ds. — **Olaf, I. P. Jørgensen,** afg. fra Repola 13. ds. — **Svend II, C. W. Jensen,** ank. til Repola 6. ds. — **Harald, C. A. Schmidt,** ank. til Boulogne 10. ds. — **Magnus, Aug. S. Hveysel,** ank. til Tormo 13. ds. — **Ivar, Junl Larsen,** ank. til Stettin 14. ds.

Viking. Bjorn, Danholt, ank. til Cronstadt 11. ds. — **Vagn, B. Mahneke,** ank. til Riga 10. ds. — **Ulf, Drescher,** afg. fra Aalborg 13. ds. — **Leif, Huus,** ank. til Calais 11. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, afg. fra Cronstadt 8. ds. til Haukipudas. — **Mikhail Outchoukoff,** Harboe, afg. fra Methil 10. ds. til Cronstadt. — **Generalkonsul Pallesen, Knudsen,** ank. til Jacobstad 1. ds. — **Wladimir Reitz, Olsen,** ank. til Windau 10. ds. — **Helmer Mørch, Thorsøe,** afg. fra Jacobstad 7. ds. til Rouen. — **Excellence Pleske, Christensen,** afg. fra St. Petersburg 10. ds. til Bordeaux. — **Pawel Andrejeff, Tannebek,** afg. fra Libau 6. ds. til Birkenhead. — **Wladimir Sawin, Carstensen,** ank. til Cronstadt 8. ds. — **Alexander Shukoff, Dahl,** afg. fra Oran 3. ds. til St. Petersburg. — **Johan Siem, Petersen,** ank. til St. Petersburg 1. ds. — **Harald Klitgaard, Rasmussen,** afg. fra Hull 6. ds. til Cronstadt.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Auvers 5. ds. — **I. N. Madvig, Hahn,** afg. fra Riga 7. ds. — **Hamlet, Reese,** afg. fra Newcastle 10. ds. — **Helge, Olsen,** ank. til Bremen 7. ds. — **Rolf, Olsen,** ank. til Cronstadt 30. Juli. — **Niels R. Finsen, Matthie-** sen, ank. til Grimsby 4. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Bonlogne 10. ds. — **Helga, Olsen,** ank. til Kotka 9. ds. — **Martha, Christensen,** afg. fra Landvig 12. ds. til Rouen. — **Elna, Rathje,** afg. fra Archangel 9. ds. til Antwerpen. — **Therese, Pedersen,** ank. til Archangel 29. Juli. — **Simone, Moller,** ank. til Rouen 9. ds. — **Jeanne, Loffer,** ank. til Rouen 11. ds. — **Daisy, Lagesen,** ank. til Rouen 11. ds. — **Vera,** afg. fra Sundsvall 10. ds. til Dunkirk.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, afg. fra Methil 10. ds. til Rostock. — **Nancy, Jessen,** ank. til King's Lynn 12. ds. — **Nautik, N. Nielsen,** afg. fra Hernosand 9. ds. til Tayport. — **Nordsoen, Gram,** passeret Helsingør 10. ds. til Liverpool. — **Nexos, Basse,** ank. til Boness 11. ds. — **Nora, Jørgensen,** ank. til Hartlepool 11. ds. — **Fylla, Christensen,** afg. fra Stolpemünde 12. ds. til Räsö. — **Gerda, Iversen,** ank. til Middlesbro 12. ds. — **Hebe, Th. Nielsen,** afg. fra Antwerpen 9. ds. til Stolpemünde. — **Cito, Tøngersen,** ank. til Kotka 5. ds. — **Napoli, Brinch,** afg. fra Hull 11. ds. til Nakskov. — **Bodil, Larsen,** ank. til Antwerpen 11. ds. — **Dagmar, Mathiasen,** ank. til Newport 11. ds. — **Nerma, K. Nielsen,** afg. fra Raumo 11. ds. — **Alfa, Uldall,** afg. fra Esbjerg 11. ds. til Blyth.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til Libau 12. ds. — **Ingrid, Winther,** ank. til Tynen 12. ds. — **Karen, Eriksen,** passerede Brunshüttel 13. ds. paa Rejse til Lübeck.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Ghent 6. ds. — **Alexy, Lor-** rentzen, ank. til Hull 4. ds. — **Dagny, Fischer,** afg. fra Castro Urdiales 10. ds. til Lübeck. — **Mary, Clausen,** ank. til Mistley 13. ds.

Nordsoen. Nordland, J. H. Moller, ank. til St. Petersburg 6. ds. — **England, A. Andersen,** ank. til Burntisland 12. ds. — **Holland, H. Poulsen,** ank. til Rotterdam 10. ds. — **Rusland, Schmidt,** afg. fra Windau 8. ds. — **Kronprins Frederik, I. Andresen,** afg. fra Ghent 9. ds.

Urania. Polarstjernen, C. Branth, ank. til Hull 1. ds. — **Eklipstika, H. Henningsen,** ank. til Grimsby 5. ds. — **Kron-** prinsesse Louise, C. E. Nielsen, ank. til Ghent 11. ds. — **Urania, N. Clausen,** ank. til Hull 12. ds. — **Svend, Petersen,** afg. fra Boness 9. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. fra Santander 11. ds. til Kratwick. — **Russia, Poulsen,** afg. fra Grangemouth 10. ds. til Cronstadt. — **Carl Hecksher, Starck,** afg. fra Grimsby 8. ds. til Cronstadt. — **Dania, Petersen,** afg. fra Kristiania 13. ds. til Stettin. — **Normannia, Eriksen,** afg. fra Hull 9. ds. til Cronstadt. — **Livonia, Skov,** afg. fra St. Petersburg 11. ds. til Rotterdam.

Østersoen. Patria, Larsen, ank. til Stettin 10. ds. — **Gra-** tia, Sørensen, ank. til West Hartlepool 10. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Hull 7. ds. — **Gallia,** Nielsen, ank. til Riga 10. ds. — **Caledonia, Storm-Hansen,** ank. til Riga 9. ds. — **Sarmatia, Pedersen,** ank. til Methil 9. ds.

Inga, Flandria, Nielsen, ank. til Methil 13. ds. — **Car-** bonia, Mathiasen, ank. til Kallundborg 12. ds. — **Estonia,** Winckler, ank. til St. Petersburg 8. ds.

Dan. Seecalia, Jensen, ank. til South Shields 10. ds.

Dannobrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Libau 11. ds. — **Brattingsborg, Sneson,** ank. til Valparaiso 12. ds. — **Flynderborg, Larsen,** ank. til Newcastle 10. ds. — **Fredens-** borg, Winther, ank. til Kjøbenhavn 12. ds. — **Frederiksborg,** Hansen, ank. til Hamborg 8. ds. — **Jomsborg, Mathiesen,** ank. til Hull 26. Juli. — **Krouborg, Jensen,** afg. fra Savona 3. ds. — **Roseborg, Schultz,** afg. fra Middlesbro 9. ds. — **Skander-** borg, Albertsen, ank. til Rouen 12. ds. — **Stegelborg, Lund,** afg. fra Calais 5. ds. — **Stjerneborg, Lund,** ank. til Hull 22. Juli. — **Soborg, Fischer,** afg. fra Petersburg 9. ds. — **Uranieu-** borg, Smith, ank. til Kjøbenhavn 12. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. fra Riga 7. ds. — **Marselisborg, Rhode,** ank. til Cardiff 31. Juli. — **Silkeborg, Pedersen,** afg. fra St. Petersburg 10. ds. — **Skodsborg, Schultz,** ank. til Calais 10. ds. — **Tuborg, Ager-** iln, afg. fra Dunkirk 11. ds. — **Ulfborg, Eriksen,** afg. fra Dunstou 4. ds. — **Vordingborg, Petersen,** afg. fra Karrebæks- miøde 8. ds.

Neptun. Dansborg, Mollerup, afg. fra Cardiff 3. ds. — **Jægersborg, Larsen,** afg. fra Windau 11. ds. — **Kallund-** borg, Nielsen, ank. til Sunderland 4. ds. — **Taarnborg, Matzen,** ank. til Ghent 3. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til St. Petersburg 10. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. fra St. Peters- borg 7. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Riga 6. ds.

Dampskibsselskabet Torm. Sara, Jensen, ank. til Methil 8. ds. — **Agnete, Petersen,** ank. til Kiel 9. ds. — **Helene, Sørensen,** afg. fra Methil 12. ds. til Kiel. — **Sjælland, Sonnehusen,** ank. til Neufahrwasser 11. ds. — **Hermia, Hansen,** ank. til Kiel 7. ds. — **Aliee, Schultz,** ank. til Kiel 8. ds. — **Bornholm, Abrahamsen,** afg. fra Kiel 8. ds. til Grangemouth. — **Nanta, Madsen,** ank. til Newcastle 10. ds.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. 6. ds. paa Boston Red. — **Energi, Svane,** ank. til Skellefteå 6. ds. — **Erindring, Nielsen,** ank. til Trångsund 10. ds. — **Emanuel, Hansen,** ank. til Neder- kalix 12. ds.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Moller, pass. Vlis- singen 13. ds. — **Lars Kruse, Mathiesen,** ank. til Kjøbenhavn 12. ds. — **St. St. Blicher, Christensen,** afg. fra Brahestad 10. ds. — **N. G. Petersen, Bloch,** pass. Kjøbenhavn 11. ds. — **N. F. Hoffding, van Dens,** afg. fra Burntisland 10. ds. — **I. D. S. Adolph, Fenger,** ank. til Hull 11. ds. — **Alfred Hage, Ellekilde,** afg. fra Flensborg 13. ds. — **T. M. Verner, Hansen-Holm,** afg. fra Ghent 13. ds. — **Ajax, Brøsen,** ank. til Konigsberg 13. ds. — **H. C. Andersen, Rasmussen,** ank. til Windau 8. ds. — **Hans Ta-** vsen, Klaaborg, afg. fra Trångsund 9. ds. — **G. Koch, Jorgen-** sen, afg. fra Kiel 12. ds. — **Peter Willemoes,** pass. Kjøbenhavn 13. ds. for nordgaende.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra St. Petersburg 8. ds. til Ghent. — **London, Bom,** afg. fra Burntisland 10. ds. til Swine- münde. — **Paris, Tholander,** afg. fra Korsør 10. ds. til Ny Karleby. — **Bryssel, Boeck-Hansen,** ank. til Seaham 10. ds.

Merkur. Berlin, Krogh, afg. fra Methil 12. ds. til Cron- stadt. — **Wien, Schmidt,** ank. til St. Petersburg 9. ds. — **Roma,** v. Thun, ank. til Rotterdam 9. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. fra Lowisa 10. ds. til Antwerpen. — **Clara, Magleby,** ank. til Methil 13. ds. — **Kaj, Kurtzhals,** ank. til Monossund 9. ds. — **Erik, Poulsen,** ank. til Kiel 7. ds. — **Axel, Christensen,** afg. fra Åbo 10. ds. til Carthage. — **Josey, Damm,** ank. til Methil 12. ds. — **Hugo, Steen,** ank. til Solombal 6. ds. — **Asgar Ryg, Thorkelin,** ank. til Blyth 11. ds. — **Chr. Gylstorff, Schmidt,** ank. til Grimsby 5. ds. — **Ulrik Holm, Bonnelycke,** ank. til Åbo 10. ds. — **Wilh. Colding,** Frederiksen, ank. til Burntisland 13. ds. — **Augantyr, Holm,** ank. til Methil 5. ds. — **Bogatyr, Egenfeldt-Nielsen,** ank. til Brake 9. ds. — **Farmatyr, Nielsen,** ank. til Wasa 11. ds. — **Veratyr, Villadseu,** ank. til Brake 13. ds. — **Absalon, Grau,** ank. til Calais 9. ds.

Frøen. Austa, Bagger, afg. fra Rendsburg 12. ds. til Libau. — **Freja, Nielsen,** ank. til Gefle 13. 8. — **Hertha, Rasmussen,** ank. til Grimstad 11. ds.

Karl A. Malmberg & Ko. Ivete, Frijs, ank. til Kjøge 11. ds. — **Tor, Hårstedt,** ank. til Norre-Sundby 11. ds. — **Roma, Lars-** son, ank. til Solvesborg 10. ds.

Akts. Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Ko. Lady Fur- ness, Clausen, afg. fra Hungerburg 9. ds. — **Annette Fur-** ness, Larsen, ank. til Rotterdam 9. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra Tyne 10. ds. — Tyskland, Damtrup, ank. til Korsør 6. ds. — Belgien, Nielsen, ank. til Neufahrwasser 8. ds. — Frankrig, Friis, ank. til St. Petersburg 6. ds.

Ocean. Norman, Rosbeck, ank. til Croustadt 8. ds. — Allan, Nielsen, afg. fra Boness 13. ds.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Normandie, Schmidt, ank. til Swansea 6. ds. — Slesvig, Svarrer, ank. til Poole 10. ds.

Østasiatisk Kompagni. Siam, I. B. Cortsen, afg. fra Marseilles 13. ds. — St. Domingo, I. Th. Gabe, afg. fra Port Said 5. ds. — Cathay, C. Jensen, ank. til Saigon 8. ds. — Tranquebar, J. Thomsen, afg. fra Suez 23. Juli. — Indien, H. P. Berg, ank. til Antwerpen 30. Juli. — Anamba, E. Juul-Hausen, ank. til Baugkok 31. Juli.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, afg. fra Riga 10. ds. til Ghent. — Jens Bang, Kusk-Jensen, ank. til Riga 10. ds. — Margrethe, Lund, afg. fra Aalborg 13. ds. til St. Petersburg. — Hennig, Clemmensen, ank. til Struer 10. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, ank. til Hamburg 12. ds. — Ella, Andersen, ank. til Leith 13. ds. — Hans, Kirk, afg. fra Durban 10. ds. til Progresso.

Fano, Sonderho. Martha, Fischer, ankom 6. ds. til Rio Grande fra Cardiff.

Ronne. Boruholm, ank. til Jacobsdal 4. ds. — John Hintze, ank. til Stolpemünde 5. ds. — Nestved, Hermansen, ank. til Stolpemünde 6. ds. — Hans Peter, Westh, ank. til Kalmar 7. ds. — Mercantil, ank. til Lemvig 6. ds. — Proven, Bidstrup, ank. til Faarosund 9. ds. — Amaraud, Kyhu, passerede Kjøbenhavn 9. ds. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Karrebæksmünde 10. ds.

Svendborg. Heimdal, Rasmussen, ank. til Wick 5. ds. — Hertha, Hansen, ank. til Dunkerque 5. ds. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Harburg 5. ds. — Embla, Mikkelsen, ank. til Moss 6. ds. — Helga, Carlsen, ank. til Par 5. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. til Nysted 6. ds. — Ane, Jørgensen, ank. til Hoganes 5. ds. — Triton, Nielsen, ank. til Havre 7. ds. — London, Andersen, ank. til Par 7. ds. — Christina, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 8. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Königsberg 8. ds. — Jasou, Hansen, ank. til Pembroke Dok 7. ds. — Rota, Nielsen, ank. til Umæå 7. ds. — Concordia, Heuriksen, ank. til Umæå 9. ds. — Haabet, Andreasen, ank. til St. Petersburg 8. ds. — Anne, Nielsen, ank. til St. Petersburg 8. ds. — Niels, Nielsen, ank. til Fécamp 9. ds. — Leif, Andersen, ank. til Charlestown 8. ds. — Newski, Nielsen, ank. til Aarhus 9. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Mullerup 9. ds. — Iris, Hansen, ank. til Brahestad 9. ds. — Ebenezer, Rasmussen, ank. til St. Valery 9. ds. — Zenitha, Jensen, ank. til Drobak 12. ds. — Valkyrien, Hansen, ank. til Seaham Harbour 10. ds. — Skjold, Larsen, ank. til Kjøbenhavn 10. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, passeret Helsingør 12. ds. — Vesta, Poulsen, ank. til Rodvig 11. ds. — Marie, Andersen, ank. til Sonderborg 12. ds. — Neptunus, Jensen, ank. til Nyborg 10. ds.

Æro. Dannebrog, Christensen, ank. til Sundsvall 6. ds. — Hermod, Dreimann, ank. til Frederiksstad 5. ds. — Ceres, Bager, afg. fra Krugero til Ipswich 1. ds. — Forældres Minde, Christensen, ank. til Swinemünde 6. ds. — Æro, Christensen, ank. til Skutskar 7. ds. — Gloria, Fabricius, ank. til Thorshavn 2. ds. — Dana, Petersen, afg. fra St. Johns til Miramichi 6. ds. — Alf, Rasmussen, ank. til Trangisvaag 29. Juli. — Rise, Bager, ank. til Hamburg 6. ds. — Freya, Petersen, ank. til Guldborg 7. ds. — Neptun, Petersen, ank. til Pillau 7. ds. — Henry, Bager, ank. til Riga 8. ds. — Noah, Christensen, ank. til Göteborg 8. ds. — Hertha, Krull, ank. til Fowey 8. ds. — Merkur, Friis, ank. til Laurvik 7. ds. — Marthing, Friis, ank. til Fowey 9. ds. — Venus, Jensen, ank. til Labrador 8. ds. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. til Kristiania 8. ds. — I Koefoed, ank. til Frederiksstad 9. ds. — Agnes, Christensen, ank. til Norrkøping 8. ds. — Skjold, Nielsen, ank. til Præsto 8. ds. — Emilie, Friis, ank. til Tranbjerg 8. ds. — Kathinka, Olsen, ank. til Sandefjord 9. ds. — Thea, Friis, ank. til West Wemyss 9. ds. — Genis, Bastrup, ank. paa Aberayren 10. ds. — Ruth, Eriksen, ank. til Dunkerque 9. ds. — Ariel, Christensen, ank. til West Wemyss 10. ds. — Astræa, Svane, afg. fra Laguna til Falmouth f. o. 9. ds. — Ægir, Petersen, ank. til Skelskor 10. ds. — Svip, Jensen, ank. til Pillau 12. ds. — Emilie, Hansen, ank. til Kiel 12. ds. — Lorenz, Levinsen, ank. til Setubal 11. ds. — Hecla, Hermansen, ank. til Connaught Quay 11. ds. — Alf, Hansen, ank. til Pillau 11. ds. — Apollo, Albertsen, ank. til Travemünde 11. ds. — H. C. Grube, Svane, ank. til Nakskov 11. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. til Sundsvall 11. ds. — Albertha, Kromann, ank. til Gefle 11. ds. — Zøglen, Petersen, ank. til Burntisland 12. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Møskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Mølene er danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kablelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsoen. Fyrskibene »Horns-Rev« og »Vyl«. Da Gnisttelegrafapparaterne er i Uorden, gives indtil videre intet Stormvarsel-signal fra Fyrskibene »Horns-Rev« og »Vyl«.

Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 12 Fod, i Kanalen 10 Fod og paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Store-Bælt. Langeland Ø.-Kyst. Spodsbjerg Færgebro. Den 20de August 1907 tændes paa Yderenden af Spodsbjerg Færgebro en Lanterne, der viser rodt, fast Lys. Den lyser fra N. 20° Ø., gennem Ø. og S. til S. 20° V. Flammens Højde: 17 Fod. 12 Fod høj Fyrpæl. Brændetid: 20de August—20de Oktober.

Taars. I Farvandet ved Taars er Stenene, der ligger i 9 og 10 Fod Vand, og hvoraf de yderste ligger 950 Alen S. 73½° V. fra Taars Viukelfyr, nu optaget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Skaane Ø.-Kyst. Skillinge. Fyret ved Skillinge Havn er atter tændt.

Gotland. Vestergarn. Den 31te December 1907 nedlægges Vestergarn Lods Station.

Figeholm. Uthammar. Ved Lobet mellem Farvandet til Figeholm og Uthammar Havn er paa Ø.-Siden udsat tre Stager med Kost og paa V.-Siden tre Stager. 57° 22' N. Br. 16° 36½' Ø. Lgd.

Viksten. Viksten Fyr er nu forandret og viser To-Blink hver 8 Sek. Der er indsat en grøn Viukel fra S. 17° V. og S. 25° V., i øvrigt er lysvinklerne uforandret. 58° 47' 37" N. Br. 17° 56' 58" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Holmögadd. Forandringen af Taagesignalet ved Holmögadd Fyr er udsat til Sommeren 1908.

Skag-Husum. En 14 Fods Grund er fundet V. for Granö. 63° 17' 10" N. Br. 19° 7' 45" Ø. Lgd.

Järnäsudd. En 21 Fods Grund er fundet SØ. for Järnäsudd. 63° 23' 18" N. Br. 19° 46' 54" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Udenrigsministeriet meddeler: Fra Fæstningen Sveaborg afholdes Skydeøvelser den 14de, 15de, 21de, 23de, 29de og 30te August om Dagen og 4de, 5te, 10de og 12te September om Dagen og fra Kl. 8 til 11 Aften. Man maa ikke løbe ind til eller staa ud fra Helsingfors paa den Side af Fæstningsfronten, som er afmærket med to røde Lanterner lodret for hinanden.

Tyskland. Dievenow. I Farvandet i Dievenow er paa Strækningen fra Spirtonde X og sort Spidstoude 20 ved Polchow til Spirtonde N og sort Spidstoude 34 i Lobet mellem Wolliner Schaar og Pommersche-Schaar i Grosse Stettiner Haff udlagt fire Spirtonder og 1 sort Spidstoude. Tøndernes Betegnelse paa denne Strækning er forandret derefter.

Kiøler Bugt. Fyrskibet »Gabelsfach«. Undervands Klokkesignalets Karakter paa Fyrskibet »Gabelsfach« er forelobig usikkert.

Kiøler Havn. Sommeøvelserne i Wiker Bugt og mellem Korügen Bro og Jägersberg Bro fortsættes til den 24de August 1907.

Lille-Bælt. Holsts-Flak. Skydeøvelserne ved Holsts-Flak fortsættes til Begyndelsen af September 1907.

Gjønner-Fjord. I Gjønner-Fjord er mellem 55° 7' 21" N. Br. 9° 29' 35" Ø. Lgd. og 55° 7' 28" N. Br. 9° 29' 43" Ø. Lgd. fundet et Flak med en mindste Dybde af 20 Fod. Linien Knivsberg overet med Masten i N. 66° V. gaar over Flakkets N.-lige Del.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Stors-Middelgrund. En sort Lystonde med hvidt Bælte, der hver 3 Sek. viser hvidt Et-Blink, er udlagt ved Ø.-Siden af Stors-Middelgrund. 56° 33' 35" N. Br. 12° 7' 5" Ø. Lgd.

Norge. Kristianiafjord. Oscarsborg. Fra 20de til 27de August 1907 afholdes Skydeøvelser fra Oscarsborg. N. for Filtvedt skal Skibe derfor holde sig under Ø.-Laudet.

Drøbakssund. Fra 3die til 26de August 1907 er der udlagt Søminer i Drøbakssund. Man skal gaa V. om tre Bojer med hvidt Topmærke og om Natten med hvid Lanterne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norgo. I Stavenes Fyr er de 6 Vinkler fra V. gennem N. til N. 48° Ø. uforandret, derefter viser det hvidt Hurtigblink fra N. 48° Ø., fri V. om Odskjærene til N. 67° Ø., fri S. om Meldalsholmerne, rodt, fast Lys derfra gennem Ø. til S. 69° Ø., fri S. om Kirkelandet, hvidt, fast Lys derfra til S. 64° Ø. Lysevnen: 13, og 12 Kml. I øvrigt uforandret.

Vencesund Fyrlampe viser nu Lys med Formørkelser.

I Skaalvær Fyrlampe er indsats en grøn Vinkel over Naveren, fra S. 4° V. til S. 13° V., i øvrigt uforandret.

Sørstot Fyrlampe. Lyset er nu hvidt fra S. 5° V., fri V. om Storeskallen, til S. 23° V., fri Ø. om Sandværboen og Kubakskallen, rodt derfra til S. 59° V., fri N. om Yarkgaard, hvidt derfra til S. 83° V., fri S. om Kraaka, grønt derfra gennem V. og N. til N. 32° Ø.

Stot Fyr. Lyset er nu grønt, fast fra S. 51° V. til S. 61° V., fri N. om Torskjær-Storboen i Tenholmifjord, hvidt, fast derfra til S. 76° V., fri S. om Tenbolmslua, rodt, fast derfra gennem V. til N. 44° V., fri Ø. om Gronstalfaldet, hvidt, fast derfra til N. 7° V., fri V. om Nord Breigrund, hvidt, hurtigblinkende derfra gennem N. til N. 9° Ø., fri Ø. om Nord Breigrund og fri V. om Ystboen, hvidt, fast derfra til N. 20° Ø., fri V. om Slotkuven og Fuglovær, rodt, fast derfra til N. 53° Ø., fri S. om Meløgrund og Floholmgrund og N. om Kunna Grunden og Fuglesangene, hvidt, hurtigblinkende derfra til N. 67° Ø., grønt, fast derfra gennem Ø. til S. 30° Ø., fri V. om Texmona, hvidt, fast derfra til S. 25° Ø., fri Ø. om Meloneset, rodt, fast derfra gennem S. til S. 5° V., fri Ø. om Svenningen. Flammens Højde: 48 Fod. Lysevnen: 12, 9 og 7, Kml.

Finnest Fyrlampe viser nu grønt Lys fra S. 62° V. til S. 79° V., fri N. om Kunna Grund, i øvrigt uforandret.

Femrissund Fyrlampe viser nu Lys med Gruppe-Formørkelser. Lyset er grønt fra S. 21° V. til S. 37° V., fri V. om Langholmgrund, hvidt derfra til S. 56° V., fri S. om Erteuskjær, rodt derfra gennem V. og N. til N. 49° Ø., fri S. om Moskenesodden, grønt derfra til N. 60° Ø.

Hernæsskage Fyrlampe er forstærket. Lyset er rodt fra S. 86° Ø. til S. 72° Ø., fri S. om Djupboen, hvidt derfra til S. 22° Ø., fri Ø. om Broigrunden, rodt derfra gennem S. til S. 16° V., fri V. om Breigrunden, hvidt derfra til S. 87° V., fri S. om Fiskegrund og Eiuarsholmen, grønt derfra gennem V. til N. 4° V., fri Ø. om Lille Svartoksen, rodt derfra gennem N. til N. 48° Ø., fri N. om Kvitrodskallen.

Bjørnø Fyr. Lyset er nu grønt fra S. 7° Ø., fri V. om Bringholmerne, Færøboerne og Kalvholmgrund, til S. 56° Ø. fri N. om Vanøerne og Barskjærene. Den røde Vinkel over Fjærkvitingerne og Kjeipboen (Kjekboen) er udvidet mod V. til N. 10° V., fri V. om en Ro, Ytre Skallen, et Par Kbl. V. for Kjeipboen, hvor der er 16 Fod Vand. I øvrigt uforandret.

I Olaperso Fyrlampe er indsats en grøn Vinkel over Urausgrund, fra N. 1° V. til N. 13° V., i øvrigt uforandret.

Stensholmen Søndre Fyrlampe. Den grønne Vinkel mod Ø. er udvidet gennem S. til S. 8° V. I øvrigt uforandret.

Følgende ny Fyrlamper er tændt:

Rosøskjær Fyrlampe paa V.-Siden af det S.-lige Indløb til Bodo, viser Lys med Gruppe-Formørkelser. Lyset er hvidt fra S. 57° V., fri S. om Vetmaalskjærene og Grunden ved Rosøen, til S. 45° V., fri N. om Kvanno og Sandholmen, grønt derfra gennem S. og Ø. til N. 56° Ø., fri N. om Kvitrodskallen, hvidt derfra til N. 37° Ø., fri Ø. om Schionninggrund og Eholmen. Flammens Højde: 16 Fod. 67° 15' 45" N. Br. 14° 20' 0" Ø. Lgd.

Bodo Molohoved Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Lyset er hvidt fra S. 48° V., fri N. om Kvitrodskallen, til S. 52° V., fri S. om Rosøskjær, rodt derfra til S. 68° V., fri N. om Store Svartoksen, hvidt derfra til S. 72° V., fri S. om Lille Svartoksen (Svartarren), grønt derfra gennem V. og N. til N. 89° Ø., rodt derfra til S. 71° Ø. Flammens Højde: 24 Fod. 67° 17' 10" N. Br. 14° 24' 0" Ø. Lgd.

Lille Hjerto SV.-Punt Fyrlampe viser Lys med Gruppe-Formørkelser. Lyset er rodt fra S. 20° Ø., fri V. om Eholmoen, gennem S., V. og N. til N. 34° Ø., fri Ø. om Store Hjerto, hvidt derfra til N. 37° Ø., fri V. om NV.-Pvntet af Lille Hjerto og derliggende Skær. Flammens Højde: 32 Fod. 67° 17' 0" N. Br. 14° 21' 50" Ø. Lgd.

Lille Hjerto NØ.-Punt Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Lyset er grønt fra S. 23° V. gennem S. og Ø. til N. 22° Ø., fri V. om Toftboen, hvidt derfra til N. 18° Ø., fri Ø. om Lopsholmen, rodt derfra til N. 10° Ø., fri V. om Lopsholmtarren, hvidt derfra gennem N. til N. 28° V., fri Ø. om Store Hjerto, grønt derfra til N. 39° V. Flammens Højde: 15 Fod. 67° 17' 30" N. Br. 14° 24' 0" Ø. Lgd.

Vestre Græso Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Lyset er hvidt fra S. 24° V. fri V. om Færøboerne, til S. 41° V. fri Ø. om Løpsholmen, rodt derfra gennem V. og N. til N. 4° Ø., fri Ø. om Indre Bringholmeu, hvidt derfra til N. 34° Ø., fri V. om Hovdskjær. Flammens Højde: 44 Fod. 67° 22' 25" N. Br. 14° 31' 0" Ø. Lgd.

Do ny Fyrlampers Brændetid er: 1ste August—30te April.

Tyskland. Elben. Falsches Tief. I Falsches Tief er Tønderne B, C, 4, 5 og 9 flyttet. Tønderne B og C ligger paa Tønderne 4 og 5's tidligere Pladser, og 4 og 5 er flyttet 4 1/2 Kbl. N. 6° V. hen, Tønden 9 er flyttet 1. Kml. V. hen og ligger nu paa 19 Fods Kurven N. for Fyrskibet »Elbo V.«.

Weser. Nordergründe. Paa Nordergründe er Tønderne til Brug ved Opnaalingen inddraget.

Jade. Hooksiel Plate V. En Lys- og Klokketønde er til Forsøg udlagt 1/2 Kbl. N. for Lys- og Klokketønde 13 i Jade. Den viser grønt Lys med Formørkelser, og skal muligvis benyttes til Afmærkning af Vrag. 53° 39' 50" N. Br. 8° 6' 0" Ø. Lgd.

Holland. Harlingen. Zuidgeul og Blauwe Slenk. I Zuidgeul og Blauwe Slenk er Dybden aftaget til 9 1/2 Fod. Den sorte Vager Nr. 1 med afkortet Kegel er flyttet og ligger i 11 1/2 Fod Vand. 53° 13' 36" N. Br. 5° 15' 30" Ø. Lgd.

Zeegeat van Texel. Texelstroom. Flanden, som i Texelstroom var udlagt til Brug ved Skydeovelsler, er inddraget.

Zeegeat van Goeree. Noord Pampus. I Noord Pampus er Stumpetønde Nr. 6 ombyttet med en sort Lystønde Nr. 1, der hver 18 Sek., viser hvidt To-Blink, Blink 2 Sek., Morke 4 Sek., Blink 2 Sek., Morke 10 Sek. Den ligger i 12 Fod Vand. 51° 50' 4" N. Br. 4° 1' 57" Ø. Lgd.

En sort Lystønde Nr. 4, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek., er i 20 Fod Vand udlagt paa 51° 49' 55" N. Br. 4° 3' 7" Ø. Lgd.

Farvandet er 3/4 Kbl. bredt med en mindste Dybde af 19 Fod.

Goeree. Goeree hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink, Blink 0 Sek., Morke 2 Sek., Blink 0 Sek., Morke 2 Sek., Blink 0 Sek., Morke 8 Sek., Den 1ste September 1907 slukkes derfor Fyret, og et midlertidigt hvidt Lyufyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn, tændes paa Taarnets NV.-Kant; det viser Lyn 0 Sek., Morke 1 Sek., Lyn 0 Sek., Morke 1 Sek., Lyn 0 Sek., Morke 6 Sek., Flammens Højde: 137 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Det skjules af Fyrets Lanterne. 51° 49' N. Br. 3° 58' Ø. Lgd.

England. River Medway. Short Reach. I Short Reach er udlagt tre Fortøjtønder Nr. 10, 11 og 12 henholdsvis fra Duc d'Alhen ud for Indløbet til North Lock i S. 13° Ø., 4, Kbl., i S. 5° V. 2, Kbl. og i S. 15° V., 1, Kbl. Duc d'Alhen: 51° 24' N. Br. 0° 33' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

England V.-Kyst. River Conway. Tønderne Nr. 1, 2, 3 og 4, som afmærkede det N.-lige Lob i River Conway, er inddraget, da Lobet er sandet til. Tønderne laa fra Penmaer Bach Point i N. 30° Ø., 1, Kml., i N. 32° Ø., 1, Kml., i N. 41° Ø., 1, Kml., og i N. 53° Ø., 1, Kml. Penmaer Bach Point: 53° 17' N. Br. 3° 53' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Donaghadee Sound og Copeland Islands. I Donaghadee Sound og ved Copeland Islands er Grunde fundet saaledes: En lille 6 Fods Grund 1, Kbl. N. 5° Ø. fra Foreland Stage. En 2 1/2 Fv. Klippe 2, Kbl. N. 11° Ø. fra Foreland Stage. En lille 2 Fv. Grund, 8, Kbl. N. 4° V. fra Donaghadee Fyr. Et 6 Fods Klipperør 8, Kbl. N. 1° V. fra Donaghadee Fyr. En 6 Fods Klippe 9, Kbl. N. 2° Ø. fra Donaghadee Fyr. En 6 Fods Klippe 9, Kbl. N. fra Donaghadee Fyr. To 2 Fv. Klipper tæt sammen 11 1/2 Kbl. N. 2° Ø. fra Donaghadee Fyr. En 2 Fv. Klippe 5 1/2, Kbl. S. 36° V. fra Horse Point Rock Banke. En 2 1/2 Fv. Klippe 3 1/2 Kbl. S. 39° V. fra samme Banke. En neop oversfyldt Klippe 1, Kbl. S. 8° Ø. fra Bush Rocks. En 3 Fv. Klippe 2, Kbl. N. 67° Ø. fra Horse Point Rock Baake. En 2 Fv. Klippe 3 Kbl. N. 58° Ø. fra samme Baake. En 2 Fv. Klippe 3 1/2, Kbl. N. 49° Ø. fra samme Baake. En 3 Fv. Klippe 7, Kbl. S. 3° V. fra New Island Fyr. En 3 1/2 Fv. Klippe 7 Kbl. S. 9° V. fra samme Fyr. En 3 Fv. Klippe 6 Kbl. S. 6° V. fra samme Fyr. En 3 1/2 Fv. Klippe 6, Kbl. S. 2° V. fra samme Fyr. En 5 Fods Klippe 4, Kbl. S. 7° V. fra samme Fyr. Donaghadee Fyr ligger paa 54° 38' N. Br. 5° 31' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Quiberon. Kerné. Kerné hvide Mur er flyttet og staar nu 4 1/2 Kbl. N. 32° V. fra Beg el Lau Vagthus. 47° 28' 52" N. Br. 3° 8' 12" V. Lgd.

Beuzec. Concarneau. Beuzec Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt paa Fyrtaarnets øverste Galleri. Lysevnen: 14 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Gironde. Den grønne Spidstønde, som var udlagt ved Vraget af en Damp, der var sunket SV. for Baue des Olives, er inddraget.

Newfoundland Ø.-Kyst. Wadham Islands S. og Ø. Følgende Banker er fundet S. og Ø. for Wadham Islands: 8 Fv. Klippen Eight Fathom Rock, 8 Kml. Ø. t. S. fra Wadham Fyr. Scraggy Rock, 7 Kml. ØNØ. fra Wadham Fyr. Shark Ledge, 6 Kml. ØNØ. fra Wadham Fyr. Bottle Rock, med 9 Fv. Vand, 5 eller 6 Kml. Ø. t. S. fra Wadham Fyr. Topsail Rock, med 9 Fv., 5 eller 6 Kml. Ø. t. S. fra Wadham Fyr. Russels Bank, c. 5 Kml. Ø. t. N. fra Wadham Fyr. Med haardt Vejrbryder Soen paa disse Grunde, hvis Beliggenhed kun er tilnærmelsesvis rigtig.

Wadham Fyr: 49° 35' N. Br. 53° 45' V. Lgd.

New Brunswick. Northumberland Strait. Richibucto. De hvide, faste Ledefyr for Lobet over Barren ved Indløbet til Richibucto Harbour er flyttet. Forfyret staar nu 3 1/2 Kbl. S. 81° Ø. fra det gamle Forfyr's Plads. Flammens Højde: 34 Fod. Synsviddens: 11 Kml. 46° 42' 38" N. Br. 64° 45' 49" V. Lgd. Bagfyret staar 1/2 Kbl. S. 31° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens: 12 Kml. Der er 9 Fod Vand over Barren.

Channel Ledefyrene er midlertidigt slukket.

Chalour Bay. Heron Rock. Touden, der afmærker Heron Rock, er nu rodt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Beaufort Harbor. En 19 Fod dyb, 100 Alen bred Rende er gravet over Barren ved Indløbet til Beaufort Harbor.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Mississippi River. Louisiana. Fyrskibet »South Pass» SØ. Paa Kursen S. 46 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra et Punkt 2 Kbl. SV. for Fyrskibet »South Pass» har Damperen »Floridian» taget følgende Lødsku, det første 10 Kml. fra Fyrskibet og de næste med $\frac{1}{2}$ Kml. Mellemrum: 42 Fv. Sand og Mudder, 22 Fv. Sand og Mudder, 11 Fv. Sand, Mudder og Skaller, 23 Fv. Sand og Mudder, 17 $\frac{1}{2}$ Fv. Sand og Mudder, 39 Fv. Sand og Mudder, 40 Fv. Sand og Mudder, 46 Fv. Sand, 65 Fv. uden Bund.

Texas. Galveston Bay. I Galveston Bay er følgende Fyr nu tændt: Texas City Channel Fyr Nr. 1, 3 og 5, Galveston Bay Channel Fyr Nr. 1 og 3, Hitchcock Reef Fyr og East Bank Fyr.

Mexiko. Yucatan. El Cuyo. Et hvidt Fyr med Formørkelser tændes den 30te Juni 1907 paa Toppen af Monte de Cuyo. Flammens Højde: 57 Fod. Rødt, 13 Fod højt Fyrhus. 21° 31' N. Br. 87° 42' V. Lgd.

Honduras. Bay Islands. Providence Shoal V. Grund. Roatan Island. Det røde Fyr 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Roatan Island V.-Punt er forsvundet. 16° 17' N. Br. 86° 39' V. Lgd.

Det grønne Fyr paa Crawfish Rocks ved Roatan Island NV.-Side er upaalideligt. 16° 22' N. Br. 86° 30' V. Lgd.

En Grund, hvis Ø.-Ende ligger c. 2 Kml. S. 72° V. for Providence Shoal, strækker sig herfra c. 2 Kml. 15° 55' N. Br. 86° 39' V. Lgd.

Venezuela. Puerto Cabello. Fyret paa Point Brava er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 71 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Fyret paa N.-Siden af Indløbet til Puerto Cabello Inderhavn, c. 1 Kbl. N. for Observatory Bastion paa S.-Siden af Indløbet, er et rodt, fast Fyr; det brænder kun til Kl. 10 Em. 10° 29' N. Br. 68° 0' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Valencia. Sagunto. Et midlertidigt hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Molen, som er under Bygning ved Sagunto Havn. Det flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Rød, hvid og grøn stribet Fyrpæl.

Sardinien Ø.-Kyst. Golfo Aranci. Til Brug ved Skydeøvelser i Golfo Aranci er der udlagt Flaader og Bojer c. 2 Kml. NØ. for Capo Ceraso.

Korsika. Ajaccio. Det midlertidige Fyr Citadelle i Ajaccio er slukket og det ny Fyr tændt. Det er et hvidt Blinkfyr, som hver 10 Sek. viser To-Blink, Blink 0 Sek., Morke 2 Sek., Blink 0 Sek., Morke 6 Sek., Lysevnen: 25 Kml. Det skjules S. for S. 57 $\frac{1}{2}$ ° V. I øvrigt er Fyret uforandret. 41° 54' 57" N. Br. 8° 44' 34" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Triest. Paa Bolgebryderen S. Andrea ved Triest er tændt et rodt, fast over et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 og 23 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det vises fra en Pæl, $\frac{1}{2}$ Kbl. uden for Molens Yderende. 45° 38' N. Br. 13° 44' Ø. Lgd.

Grækenland V.-Kyst. Gulf of Arta. Prevesa Strait. Tønderne i Prevesa Strait ligger 8 Kbl. S. 22° V. og 9 Kbl. S. 48° Ø. fra Fort Pantokratora V.-Ende. Ydertønden skal holdes om Bagbord. Indertønden om Styrbord for Indgaende. Fort Pantokratora V.-Ende: 38° 56' N. Br. 20° 45' Ø. Lgd.

Grundene ved Indløbet til Gulf of Arta er tiltaget betydeligt NØ. for Akri Point.

Algier. Nemours. Nemours Fyr er slukket og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt. Synsvidden: 8 Kml. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav V.-Kyst. Sheik el Barghut (Port Sudan). Fyret med Formørkelser hver 10 Sek. paa N.-Siden af Indløbet til Havnen, 2 Kbl. S. 66° V. fra White Tomb, viser rodt Lys fra N. 5° Ø. gennem Ø. til S. 88° Ø. over Wingate Reef, hvidt Lys i Løbet fra S. 88° Ø. til S. 58° Ø., og rodt Lys fra S. 58° Ø. gennem S. til S. 79° V., over Towartit Reef.

To røde, faste Fyr er i 20 Fods Afstand fra hinanden anbragt paa det 110 Fod høje Gittertaarn, 7 Kbl. N. 61° V. fra White Tomb.

To røde, faste Fyr er paa samme Maade anbragt paa det 152 Fod høje Gittertaarn, 5 Kbl. N. 54° V. fra det forreste Taarn.

Fyrene lyser over 90° og leder overet i N. 54° V. gennem Indløbet til Havnen, men de tændes kun efter Forlangende til »Controller of Harbours and Lights of the Port Sudan».

15 Fod høje Baaker er anbragt paa de yderste Enden af Revene umiddelbart uden for Havnen, saaledes: Bagbords Baaker har en sort og hvid Skive, Styrbords Baaker har en brun Trekant. En Baake

med Bår er opført paa Ø.-Enden af Wingate Reef og en Baake med Diamant paa S.-Enden af Revet.

White Tomb: 19° 36' N. Br. 37° 13' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea Ø.-Kyst. Pallada Ankerplads. Paa Pallada Ankerplads er følgende Grunde fundet og ligger fra Observation Rock saaledes: En Klippe, som falder 1 Fod for, i S. 51° Ø., 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. Et 1 Fods Rev i S. 61° Ø., 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. Et 4 Fv. Rev i S. 66° Ø., 2 Kbl. Et 4 Fods Rev i S. 69° Ø., 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. Disse Grunde strækker sig c. 1 Kbl. SØ. ud og er stejlt affaldende til 6 ÷ 11 Fv. Vand. Braaddet i Nærheden findes ikke.

Japan. Naiki. Shimonoseki Kaikyo. Kushi Zeki Ø. Ø. for Kushi Zeki er fundet en 1 Fods Klippegrund Jinomo 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 63° Ø. fra Triangulations Mærket, og en 3 Fods Klippegrund Okinomo 1 Kbl. N. 80 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Triangulations Mærket.

Shimonoseki Kaikyo og Bisan Seto. Følgende Vrag er uskadelige: Vraget af »Ryoyo Maru» ud for Shimonoseki City. Vraget af en Skonnert V. for Manaita Iwa i den V.-lige Del af Shimonoseki Kaikyo, Vraget 14 Kbl. V. for Takami Jima S.-Punt i den V.-lige Del af Bisan Seto, og Vraget af Seilskibet 6 Kbl. SV. for Saunagi Shima S.-Punt, i den V.-lige Del af Bisan Seto.

Osaka Wan. Tempo Zan. Tempo Zan Fyr er nu af 5te Orden. Lysevnen: 11 Kml.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. August 1907. — Navigationsvæsenets Ordning. — Literatur. — Hvilke er Skibsførernes store Opgaver? — Den ny Rorkommando. — Redningsdampere ved Vestkysten. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skihseffortretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26. 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Brede	30 Øre			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	20 Gange	26 Gange	52 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Naturlig Fløde! Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.

Fans hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos

Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838,

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Aug. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	92—91 ³ / ₄	91 ¹ / ₂	92
Danmark.....		69	69 ³ / ₄
Norden.....		94	95
Kjøbenhavn.....	66 ³ / ₄	66 ³ / ₄	67
Carl.....		—	—
Dannebrog.....		85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Skjold.....	66 ³ / ₄	66 ¹ / ₂	67
Urania.....	50 ³ / ₄	50 ¹ / ₄	51 ¹ / ₂
Union.....		72	74
Dampsk. af 1896.....		86	86 ¹ / ₂
Hejmdal.....		102	104
Østasiatiske.....	127 ³ / ₄ —127	127	127 ¹ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		20	30
Gorm.....		—	96
Torm.....		—	80
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	125
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....	25	24	25
Foren. Bugser-Selek.....		55	80
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		100	101
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	102
5 % Østasias. Komp.....	100	99 ¹ / ₂	101
Stats- og Kredtforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ³ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		83 ¹ / ₄	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		86 ³ / ₄	88 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie..		90 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..	95	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		85 ¹ / ₄	86 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..	91	90 ³ / ₄	91
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		90 ¹ / ₄	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....		148	149
Privatbank.....	118	117 ³ / ₄	118
Landmandsbank.....	127— ¹ / ₄	127	127 ¹ / ₄
Handelsbank.....	133	133	133 ¹ / ₄
Grundejerbank.....		103 ³ / ₄	104
Burm. & Wain.....		86 ³ / ₄	88
Helsingers Jærnsk.....	98 ¹ / ₂	98	99
Sukkerfabr.....	166 ¹ / ₂ — ³ / ₄	166 ¹ / ₂	166 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	138—137 ³ / ₄	137 ³ / ₄	138

Vekselkurs d. 13. August 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.25	18.21
Paris.....	72.60	—
Amsterdam.....	72.40	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. August 1907.

Russiske Noter.....	215.75
4 % Russiske Consols.....	72.50
3 ³ / ₁₆ % — Boden Kredit.....	65.60
5 % Mexikanske 1899.....	99.50
5 % Rumænske Stats.....	100.20
4 % — — 1890.....	91.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 46,000, „Ny foren. Dampsk.“ 18,000, „Norden“ 6,000, „Kbhvn.“ 20,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 8,000, „Urania“ 10,000, „Danmark“ 12,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 90,000, „Østas. Komp.“ 88,000, „Union“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Landbrugslotteriet

Største Gevinst Værdi 70.000 Kr. Præmie 40.000 Kr.

I heldigste Tilfælde altsaa 110.000 Kr.

Ialt i en Serie 25,000 Gevinster. Tilsammen 1,076,305 Kr.

Trækkes samtidig med Klasselotteriet.

Lodsedler — 1/2, 1 Kr. 1/2, 50 Øre — plus Steinpel 10 Øre faas i alle Kollektioner samt i Hoved-Kollektionen

Nytorv 19 St., Kjøbenhavn.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdson, Nordby, Fanø.

Skib til Salg.

Galease 26 Reg.-Tons. 65 Tons død Vægt, nu færdig med stor Reparation, kan i kort Tid faas til Købs.

Fr. Langermann & Co.
Aarhus.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkes-tillælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmands-eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejl- som Dampskibe. Billet, mrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Skib til Salg.

Jagt „Lykkens Prøve“ af Marstal, laster c. 1200 Centner dv., sejler uden Ballast, i sejlbar Stand, er til Salg ved Henvendelse til

Sagfører Nielson
Marstal.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholder Lordag den 28. September Form. Kl. 10 Aarsmøde i Odd Fellow Palæets Lokale, Bredgade i Kjøbenhavn med følgende Dagsorden:

1. Det reviderede Regnskab for 1. Halvaar fremlægges.
2. Valg af Repræsentanter, hvis Mandat udløber i September 1907.
3. Valg af 2 Revisorer.
4. Forslag om at Vedtægternes § 8 udgaar og den herved nødvendiggjorte Ændring af § 7.
5. Reviderede Minimalfrakter forelægges, eventuelt i Forbindelse med Forslag til Certeparti og Kommossementformer.

Forslag, der ønskes behandlede af Repræsentantskabet, bedes indsendt til Forbundets Sekretariat, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., mindst 3 Uger før den 28. September.

Alle Medlemmer af Forbundet, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

Kjøbenhavn, den 8. August 1907.

Paa Repræsentantskabets Vegne

P. Rehnitzer

f. T. Formand.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telegraf-Nr. 124.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen. (h.v. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Aalborg. Thomas Møller. Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Bådebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagel behørende
Real og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibeprovieringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2872
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
(h.v. Styrmænd,
85, Selvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1850.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: HOPPE

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencou“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
företning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: H U S T E D.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Bådebyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovieringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnagade 37. Nakskov.

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

Chr. Holm

Skibshandel
Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Thomas Møller

Skibsproviering.
Lager af Søjldug, Manilla og
Hampetovværk.
Nyhavnagade 6. Aalborg.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newnøen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshaver.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.



Emallien
paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tøring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterom, Bunkers og
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eit., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd.
Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin.

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af

TAYLOR'S

Tynos Isoleringsmateri-
alier af Infusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
Illustrerede Katalog.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreeklipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. August 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Enceforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davys Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min Illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
 København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 10
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 • • Leverandør til Statsbanerne • •
 Telefon 5801

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Enceforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Otto Monsteds
Margarine
 Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
 ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
 Southall, near LONDON

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
 Kjøbenhavn.
 C. Sommer, Ny Toldbod-
 gade 7, St. Telf. 3221.
 F. Jepsen, Nyhavn 23.
 Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juølgade 6.
 Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
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 saason Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conserverfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserver og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 1173

1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaerst“.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen
forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampfougværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 22. August 1907.

I et Indlæg i „Fairplay“ af 7. ds. fremsætter Konsul Johan Hansen Betragtninger over Mulighederne for en international Sammenslutning af Tramp Rederier. Af Artiklen, der er fremkommet som Følge af en fra anden Side fremsat Paastand om Umuligheden af at danne en saadan Organisation, hidsætter vi følgende:

Hvorfor skulde i Grunden en S sammenslutning ikke kunne lade sig realisere? Er det virkelig en i sig selv saa ganske umulig Sag, at den ikke bør underkastes alvorlig Overvejelse? Vi har for et begrænset Markeds Vedkommende forsøgt det med The Baltic and White Sea Conference, og hidtil med ikke ringe Held. Linie-Rederierne har i forskellige Dele af Verden dannet store S sammenslutninger, Sejlskibsrederne har gjort det samme, og vi har med største Tilfredshed set, at der fra England til de forskellige kontinentale Rederiforeninger er udgaaet Indbydelse til at deltage i et Møde i London til Efteraaret i den Hensigt at forhandle om de Forholdsregler, der eventuelt bør tages for at komme ud over de alvorlige Vanskeligheder, som beredes næsten overalt ved Strjeker.

Jeg spørger igen, hvorfor skulde Tramp Rederne i de forskellige civiliserede Lande ikke kunne mødes for at diskutere Muligheden for Dannelsen af et permanent Forbund? Naturligvis maatte et saadant Forbund lade Fragt-Spørgsmaalet fuldstændig ude af Betragtning, men det kunde med Energi tage fat paa en international Reform af Skibsfartedokumenter, søge at afskaffe uheldige Kutymen i de vigtigste Havne, komme ud over Strjike-Spørgsmaalet, sætte en Stopper for spekulerende Mægleres Transaktioner, forsyne sine Medlemmer med Liste over absolut paalidelige Mæglere overalt i Verden o. s. v. o. s. v. Der synes mig at være en vid Mark for Operationer, og jeg tror, at der kunde udrettes meget godt gennem en saadan S sammenslutning ogsaa i Retning af at bringe britiske og kontinentale Redere i nærmere Berøring med hinanden. De kontinentale Skibsredere har i de fleste Lande dannet deres egne Forbund, og Størsteparten af Tramp Rederne vil findes i disse Forbund; skønt jeg kun taler som en enkelt Reder i mit eget Navn tror jeg dog at turde sige, at hvis det første Skridt blev taget i England til at indbyde kontinentale Reder-Foreninger til et Møde med det Formaal at danne et permanent internationalt Forbund, vilde der fra Kontinentets Side ikke være Mangel paa Sympati, og Indbydelsen vilde blive villig efterkommet.

Det har været min Tanke at bringe denne Sag paa Bane ved et fremtidigt Møde i The Baltic and White Sea Conference, fordi saa mange af vore Medlemmer foruden at arbejde paa Østersøen tillige driver Virksomhed paa de forskelligste Pladser over hele Jorden. Hvis det var os muligt at realisere en saadan Plan, havde vi al mulig Grund til at føle os stolte, men uheldigvis foreligger der saa mange vigtige Sager angaaende vor egen Trade, at det sikkert vilde være længe, inden vi kunde beskæftige os med dette Spørgsmaal — og hertil kommer yderligere, at England i Sammenligning med andre Lande har saa betydelige Skibsfartsinteresser, at det vilde være rigtigst, om Initiativet udgik herfra. Den Grundsaetning, at Enighed gør stærk, værdsættes lige saa højt i de kontinentale Skibsreder-Foreninger som i England, og for hvert Aar, som gaar hen, uden at der fra Skibsredernes Side gøres noget Forsøg paa at rejse en international Modstand mod Købmænds og Mægleres Overgreb, vil det blive vanskeligere og vanskeligere for os at blive Herrer i vort eget Hus“.

Udenlandske Skibe i britiske Havne. Søfartsdirektøren i Norge har udsendt et Uddrag af de britiske Lovbestemmelser, som kommer til Anvendelse

overfor udenlandske Skibe i britiske Havne, af hvilke vi gengiver følgende:

1. (§ 10). Tilladelse til at føre højere Dækslast af Træ til Havne i Storbritannien i Vintermaanederne — traadte i Kraft d. 21. December 1906.

2. (§ 73). Forbud mod Udstedelse af Lodscertifikater for Havne i Storbritannien til fremmede Landes Undersaatter — traadte i Kraft d. 21. December 1906.

3. (§ 2). Kravet til fremmede Skibes Sødygtighed stilles lige med Kravet til britiske Skibe i saa Henseende, før Afsejling fra Havne i Storbritannien tillades — traadte i Kraft d. 1. Juni 1907.

4. (§ 13). Kravet til fremmede Passagerskibe, som befarer Havne i Storbritannien, stilles lige med Kravet til britiske Passagerskibe, hvad Besigtelse og Udrustning angaar — traadte i Kraft d. 1. Juni 1907.

5. (§ 23). Bestemmelse om Emigrantagenter, som sælger Billetter til Personer i Storbritannien for Emigrantskibe, der afgaar fra hvilken som helst Havn i Evropa udenfor Middelhavet — traadte i Kraft d. 1. Juni 1907.

6. (§ 3). Kravet til Sikkerhedsforanstaltninger for Lastning af Korn i fremmede Skibe bestemt fra eller til Havne i Storbritannien stilles lige med Kravet til britiske Skibe i saa Henseende — træder i Kraft d. 1. Oktober 1907.

7. (§ 12). Forbud mod Mønstring af Skibsmandskab, som ikke er i Besiddelse af tilstrækkeligt Kendskab til det engelske Sprog — træder i Kraft d. 31. December 1907.

8. (§ 1). Paabud om at alle fremmede Skibe, som ankommer til Storbritanniens Havne med Last, skal være underkastet de engelske — eller andre af de britiske Myndigheder godkendte Nedlastningsbestemmelser og have Lastmærke anbragt paa Siden paa sædvanlig Maade — træder i Kraft d. 1. Januar 1909, men kan af Board of Trade udsættes til d. 1. Januar 1910.

9. (§ 45). Paabud om at alle fremmede Skibe, som anløber Storbritanniens Havne, med Hensyn til Redningsmidler skal tilfredsstille de engelske eller andre af de britiske Myndigheder godkendte Bestemmelser for Redningsredskaber — træder i Kraft d. 1. Januar 1909, men kan af Board of Trade udsættes til 1. Januar 1910.

10. (§ 55) Tonnagemaalingsbestemmelser, hvorefter det tillades fremmede Skibe i Tilfælde af Kollision, i Lighed med britiske Skibe, at gøre Fradrag for Mandskabsrum i Brutto Tonnagen, naar Kollisionsansvar skal erstattes.

Ny Dampskibslinie. Hamburg, d. 17. August. (Ritz. Bur.). Hamburg—Amerika Linien meddeler, at den fra 1. Oktober aabner en regelmæssig 14 Dages Dampskibsforbindelse Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg—Kristiania—New York.

Med den sidste „Atlantehavskrig“ i frisk Minde vil denne Meddelelse være vel egnet til at vække en betydelig Opsigt, saa meget mere som Hamburg—Amerika Linien allerede ved tidligere Lejlighed har valgt de skandinaviske Farvande til Skueplads for sin Kamp med de britiske Passager-Linier, til Skade for danske Skibsfartsinteresser.

Det er næppe tænkeligt, at der ved dette Skridt skulde være tilsigtet nogen Aktion mod Det forenede Dampskibsselskab, thi saa vidt det er Offentligheden bekendt, foreligger der ikke for Tiden nogen Divergens af Betydning mellem D. F. D. S. og det mægtige Hamburg Rederi, men desværre vil denne Omstændighed næppe forandre stort paa Resultatet, hvis

den bebudede Linie skulde vise sig at være andet og mere end en tom Trusel. En væsentlig Støtte vil det dog i dette Tilfælde være, at D. F. D. S.'s Stilling udad til er i betydelig Grad forandret siden sidst.

I det hertil d. 20. ds. ankomne Nummer af „Frankf. Zeit.“ findes en Korrespondance fra Hamburg, der stærkt tyder paa, at den bebudede Rute skal være et Træk mod de engelske og russiske Selskaber; det synes dog fortrinsvis at gælde de sidste.

„De russiske Selskaber“ — skriver Korrespondenten — „er Fredsforstyrre, men de kæmper for deres Eksistens, som synes truet, efter at man har bragt i Erfaring, at Hamburg—Amerika-Linjen og Nordd. Lloyd anstrænger sig for at opnaa Koncession paa Oprettelsen af egne Udvandreragenturer i Havnene ved Østersøen og Sortehavet. Hidtil har deres Agenter befordret Udvandrerne til den tyske Grænse, hvorfra de efter en ret skarp Grænsekontrol er naaet pr. Jærnbane til Bremen og Hamburg. Denne Kontrol og den temmelig kostbare og lange Jærnbanerejse gennem Tyskland, spares Udvandrerne nu for ved at betro sig til de russiske Selskaber, som efter den russisk-japanske Krigs Afslutning har optaget en regelmæssig Fart paa Amerika.“

Korrespondenten anser det ikke for udelukket, at de tvende Parter ved gensidig god Vilje kan naa til Enighed, men Forudsætningen maa være de russiske Selskabers Optagelse i Pool'en.

En fredelig Ordning er maaske saa meget lettere tænkelig, som Hamburg—Amerika Linjen paa anden Kant har Besværligheder, idet det engelske Firma Lamport & Holt har paaført Selskabets Brasillinie en Konkurrencekamp, der i sig selv synes ret alvorlig.

Den transatlantiske Skibsfart. New York, d. 17. August. (Ritz. Bur.). Russisk-øasiatisk Dampskibsselskab og det russiske frivillige Flaade-Selskab nedsatte for nogen Tid siden Prisen for Mellemdækspassagerer fra New York til Evropa til 25 Dollars. Forskellige tyske og engelske Selskaber nedsatte derpaa ligledes Prisen til 25 Dollars, hvorefter de russiske Selskaber nu har sat Prisen ned til 23 Dollars.

Bremen, d. 19. August. (Ritz. Bur.). Nordd. Lloyd har nedsat Biletprisen for Mellemdækspassagerer fra Bremen til New York fra 140 til 130 Mark.

Norske Skibsføreres Lønninger. For at belyse Spørgsmaalet om Skibsføreres Lønninger har „Norges Sjøfartstidende“ fornylig søgt Oplysninger hos tre større Redere i Kristiania — Rederier, som dels driver Rute-fart, dels Trampfart eller begge Dele i Forening.

En af disse Redere, der har Skibe baade i Rute- og Trampfart, oplyste følgende: Mine Skibsførere har 3,500 Kroner paa et Par af de mindste Baade, forøvrigt 4,000—5,000 og op til 6,000 Kr. Systemet med lille Begyndergage benyttes ikke, og til hver Baad hører en bestemt Førergage. Forfremmelse finder Sted ved Overflytning til bedre lønnede Baade.

I et andet Rederi, der udelukkende driver Rute-fart, og hvor Skibene er af Middelstørrelse, er Førergagerne alle paa 4,000 Kroner undtagen paa en lille Baad paa 600 Tons Dødvægt, hvor Føreren har 3,000 Kroner.

Fra samme Side oplystes, at 4,000 Kroner var den hyppigst anvendte Gagenorm, og skulde man skønmæssig anslaa den gennemsnitlige Gage for norske Dampskibsførere, vilde et Beløb af 3,600 Kroner utvivlsomt være rigtigere end 3,000 Kroner.

Med Hensyn til Udgifter i Land, kunde Skibsførerne i deres Regnskab for hver Tur opføre et passende Beløb som Landgangspenge, hvori indbefattes Befordringsudgifter

fra og til Borde og i Land samt Repræsentationsudgifter indenfor rimelige Grænser, uden at der behøvedes nogen detaljeret Redegørelse for hver Skilling hertil.

Det tredje Rederi har Skibe i Fart baade i nære og i fjerne Farvande, baade i Rute- og Trampfart. Det har opsat en Lønningsskala, som er udarbejdet efter Undersøgelser saa vel indenbys som udenbys angaaende de gængse Lønninger for Skibsførere. Paa de mindre Baade er Begynderlønnen 3,000 Kroner, hvorefter den stiger gradvis til 4,000 Kroner efter 10 Aars Tjeneste. For de største Baade er Begynderlønnen 4,000 Kroner, stigende i Løbet af 10 Aar til 5,500 Kroner. Desuden giver Firmaet enkelte personlige Tillæg for særlig veltjente Førere, som har været længe i Firmaets Tjeneste.

Det er forbudt Førerne i almindelig Fart at modtage Gratialer for egen Regning, naar de selv slutter Kontrakter. Naar derimod Firmaet selv afslutter Kontrakt, og vedkommende Leverandør f. Eks. af Bunkers ønsker at betænke Kaptajnen med et Gratiale, er der intet til Hinder for, at denne kan modtage et saadant. Det samme er Tilfældet i Tidsbefragting, naar Befragteren finder Anledning til at give Føreren en pekuniær Paa-skønnelse for vel udført Arbejde.

For fire Aar siden havde Firmaet modtaget følgende Oplysninger om Lønninger fra Bergen: Skipperlønnen paa Frugtdampere 4,000—4,500 Kroner; paa almindelige Baade paa 4,000 Tons og opefter Løn 5,000—5,400 Kr.; 2,000—4,000 Tons Baade Løn 4,000—4.800 Kr.; 1,000—2,000 Tons Baade Løn 3,200—3.800 Kr.; 500—1,000 Tons Baade Løn omkring 3,000 Kr.

Dette var som sagt for fire Aar siden i Bergen. Lønningerne er vel siden den Tid snarere steget end faldet, og paa de største Dampere i Bergen betales nu indtil 6,000 Kr.

Fra Haugesund, hvor man har mange smaa Sildebaade, var Skipperlønnen opgivet til 2,200—3,600 Kr.

Den ny norske Meksiko Linie, der er oprettet af Skibsreder G. M. Bryde, vil i Følge „Fairplay“ blive aabnet d. 1. September med Damperen „Kristiania“, en Baad paa c. 4,700 Tons Lasteevne. Damperen afgaar fra Kristiania via Kristianssand direkte til Havana, Vera Cruz og Galveston. Foreløbig vil der kun blive indsat to Baade paa Ruten med Afgang hver sjette Uge fra Kristiania og Galveston, men det er Hensigten, at der senere skal indsættes endnu en Baad paa Linien.

Hamburgske Dampskibsselskaber. Nedenstaaende Oversigt angiver Størrelsen af den samlede Tonnage ved Udgangen af Aaret 1906 for de syv største hamburgske Dampskibsselskabers Vedkommende samt de af disse udbetalte Dividender for de sidste tre Aar.

	Tonnage ved Udg. af 1906	Dividender		
		1904	1905	1906
Hamburg—Amerika Linien...	925,493...	9...	11...	10
Hamburg—Sydamerika Linien.	150,770...	8...	10...	10
Kosmos Linien.....	142,650...	10...	14...	14
Tysk-Australske Dampskibss..	116,222...	7...	8...	8
Tyske Østafrikanske Linie...	75,431...	0...	4...	0
Tyske Levant Linie	66,234...	0...	0...	0
Dampskibsselskabet Union ...	47,911...	0...	2 ¹ / ₂ ...	8

Undervands Klokkesignaler paa britiske Fyrskibe. Den engelske Regering har langt om længe besluttet sig til at udruste enkelte Fyrskibe med undervands Klokkesignaler og har til dette Formaal stillet en Sum af 1,200 £ til Raadighed for Trinity House. Der vides imidlertid endnu intet om, hvilke Fyrskibe der vil komme i Betragtning ved denne Lejlighed.

At dømme efter den Modtagelse, som dette Signalsystem hidtil har faaet i de forenede Kongeriger, vil det sandsynligvis vare en god Stund, inden de engelske Kyster er blot tilnærmelsesvis saa godt forsynet med dette, som det synes, fortrinlige Hjælpemiddel for Navigeringen, men med den ovenfor nævnte Bevilling er i hvert Tilfælde Begyndelsen gjort, og man maa i Skibsfartens Interesse haabe, at den næste Bevilling ikke vil lade længe vente paa sig.

Udenrigsministeriet meddeler:

Fra d. 21. August 1907 vil danske Søfolk, gratis kunne hjemsende Pengebeløb fra 10—500 Kr. gennem det danske Konsulat i Manchester i Lighed med, hvad der allerede finder Sted ved Konsulaterne i London, Liverpool, Leith, Hull, Newcastle o. T., Hartlepool og Sunderland i England.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Fragtmarkedet.

Næsten al hjemgaaende Forretning har været meget sløj i den forløbne Uge. De eneste Lyspunkter har været Østersøen og det østlige Marked, som har fragtet til uforandrede Rater ved en fast Tendens, men alle de øvrige Markeder lader desværre overmaade meget tilbage at ønske. For nogle Uger siden saa baade Azov og Sortehavet jo saa lovende ud, og der blev gjort en meget stor Forretning til lønnende Fragtrater, men grundet paa de forholdsvis smaa Tilførsler af Korn i den allersidste Tid er Begæret efter Tonnage efterhaanden taget af samtidig med, at Raterne er gaaet lidt ned. Den nuværende Fragtrate fra Azov til direkte kontinental eller britisk Havn er 11/9, hvilket kun er 3 d. lavere end den Rate, der for 3—4 Uger siden kunde sluttes til for September Lastning, saa det vil ses, at Nedgangen kun er ubetydelig. Det er imidlertid den almindelige Mening, at der snart vil blive betydeligt forøgede Korntilførsler, og at der saa igen vil komme Fart i Forretningen fra Sortehavet etc., hvilket i høj Grad vilde være ønskeligt, ikke alene for Sortehavets Vedkommende, men ogsaa for Østen, thi dette Marked faar ikke saa faa Baade fra Middelhavet, saaledes som Forholdene ligger i Øjeblikket, endog fra La Plata er en Del Dampere igen sendt i Ballast til Indien, hvorfra vi sikkert vilde have set endnu højere Fragter, hvis blot La Plata havde kunnet placere alle de der lossende Dampere, men desværre ligger dette Marked jo saa elendigt med 9/3 à 9/6 som de højest opnaaelige Rater fra San Lorenzo Grænsen og 8/ fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet, og Kulfragterne er uforandrede paa Basis af 17/6 à 18/ fra Cardiff. Ogsaa Nordamerika viser meget lidt Liv, selv om der synes at være en Bedring at spore i Efter spørgslen de sidste Dage. Kornraten fra Baltimore til udspøgt Havn er faldet til 1/7¹/₂, og fra Golfen faas ikke mere end 9/ paa Netto Charter fra én Ladehavn til én Lossehavn. Kanada er uforandret flov. I Kulfragterne er der indtraadt yderligere Fasthed til Danmark og Østersøen, og 5/ betales fra Forthet til Kronstadt, ja fra Hull eller Grimsby endog op til 6/6 for c. 2,000 Tons

Baade. Dette er 2/ mere pr. Ton end for 3 Maaneders siden, men saa maa det ogsaa erindres, at Ekspeditionerne ikke er saa gode. For de sidetnævnte Fragter skal der isvrigt være betinget faste Ladetimer fra Ankomsten paa Røden. Hjem fra Østersøen er der endnu ingen Kornlaster af Betydning at faa, men enkelte Baade sluttedes dog fra St. Petersborg til 1/2¹/₄ Hvedebasis London eller Rotterdam, prompt Lastning. Pr. Oktober noteres 1/4¹/₂. Trælaster fra Kronstadt er ret rigelige til omtrent uforandrede Rater. I Riga, Windau og Libau er Tonen fast, og Befragterne har ingenlunde let ved at skaffe sig Tonnage, da Røderne gennemgaaende er meget fast stemte. Fra Botten er Begæret en Kende bedre, og det vil næppe vare længe, inden vi bliver Vidne til en yderligere Stigning. Blandt de sidste Befragtninger kan vi nævne Lovisa/Southampton 30/ D/B. B. (350 Str.), Råfød/London 24/ D/B. (650), Uleåborg (3 Pladser)/Plymouth 31/3 D/B. B. (500), 2 sydfinske Pladser/Antwerpen Frs. 35 D/B. B. (775). For Kul betales bl. a. 4/7¹/₂ à 4/9 Tyne eller Blyth til Swinemünde, 5/ fra Burntisland eller Methil. 6/6 Wismar (1.300/1.500), 5/6 Blyth/Holtenu (1,400), 7/ Seaham/Stolpmünde (750), 7/1¹/₂ Tyne/Oporto for 1,350, 6/ for en 2,100 Tons Baad, 5/3 à 5/6 Tyne/Genua (4,000/5,000). Fra Cardiff har der været sluttet til 6/ à 6/3 Kronstadt (3,500/5,500), 5/9 Kjøbenhavn (1,700), 5/6 à 5/9 Lissabon, 5/6 à 6/ Genua, 5/4¹/₂ à 6/3 Aleksandria, 6/4¹/₂ à 6/9 Venedig, 8/9 Colombo, 7/ Madeira (4,400), 14/6 Rio Janeiro, 17/6 à 18/ River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vest-sverige til Nordsø-, Kanal-, vestengelske og vestfranske Havne er Markedet fremdeles fast i nogle Retninger, dog synes Islasterne fra Østnorge at have kulmineret. Returlaster af Clay, Oljekager og Kul er rigelige og stigende for Oljekager og specielt for Kul, som mangler prompt Tonnage. Tørnen for Kullastning paa Humberen og enkelte Havne paa Leithfjord, som hovedsagelig besøjles af Dampere, er ret lang, medens Ekspeditionen paa de mindre Havne maa kaldes tilfredsstillende.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

100 Str. Stav Raumo/Charlestown 35/, 60 Str. Props Tønsberg/Leithfjord 23/, 65 Str. Props Skellefte/Themsen 40/, 1,700 Tdr. Tjære Wasa/Faro Frcs. 4,25, 1,300 Tdr. Tjære Uleåborg/Holland 19 fl., 300 Tons Oljekager Bordeaux/Colberg Frcs. 17, 280 Tons do. Marseille/Danmark 14/6, 300 Tons do. Dieppe/Gøteborg Frcs. 12, 320 Tons do. Petersborg/Danmark Mark 20, 280 Tons do. Havre/Stettin Frcs. 13¹/₂, 280 Tons Kul Boness/Stege £ 9. 280 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 8,10.

Der noteres følgende:

90/120 Str. Stav Norrbotten/Charlestown 38/9 à 37/6, 80/120 Str. do. Sydbotten/Charlestown 37/6 à 36/, 70/140 Str. do. Norrbotten/Themsen 37/6 à 40/, 140 Str. D/B. B. Finskebugten/Legue 48 à 49 Frcs., 150/200 R.-T. Is Østnorge, Dieppe eller Treport 12 à 12¹/₂ Frcs., 200/400 Tons Kul Leithfjord/Danmark £ 8,10 à £ 9, 200/300 Tons Oljekager Petersborg/Danmark 19 à 20 Mark.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har i den forløbne Uge vist en ikke uvæsentlig Forandring til det bedre, idet Kornafskibningen fra Tyskland saa smaat har begyndt. Medens der fra Königsberg, hvor Oljekager vel nok er til at erholde til omkring 10 Mark pr. Last, ingen særlige Noteringer foreligger, noteres der fra Danzig Rug til Halmstad og Falkenberg pr. September 5 Mark. Stolpmünde, Kolberg og Rügenwalde noteres endnu ingen Kornlaster; men der kan vist ogsaa snart ventes nyt fra disse Pladser. ab Stettin er solgt ikke saa faa Partier Rug, som imidlertid saa godt som alle skal afskibes med Damper; der er bl. a. sluttet til Harnäs for Rapskager 5¹/₂ Mark, og der noteres endnu nogle Ladninger til Sverige mellem Ystad og Stockholm.

Rostock er derimod i fuld Aktivitet, og der er sluttet flere Skibe til Danmark, nordligst Aarhus, Sundhavn 3 $\frac{1}{2}$ Mark, Danmark nordligst Aalborg 4 Mark; forhaabentlig vil de andre tyske Pladser snart følge efter, saa man atter kan komme ud af den døde Tilstand, hvori Markedet har ligget i den senere Tid.

ab Kjøbenhavn har det til Dels været uforandret; der kommer kun faa Skibe, og der er heller ikke overdrevent mange Laster i Markedet. bl. a. er sluttet for Majs til Nykjøbing Sjælland 12 Øre, gammel Jærn til Stettin 3 $\frac{1}{4}$ Mark, Oljekager til Warnemünde 3 $\frac{1}{2}$ Mark.

ab Sydsverig synes Stenfragterne i den senere Tid at være noget fastere, saaledes noteres for Gadesten til Stettin, Kønigsberg 4 Mark, Hamburg 5 Mark samt for Bloksten til Wismar 5 Mark. Endvidere noteres Egebark til Uleåborg 10 Kr. samt kort Props til Hull 17/ à 18/.

Afregningsbogen.

Vi har fra en færende Styrmand modtaget følgende:

Nu til Dags, hvor saa mange Udlændinge sejler med danske Skibe, og hvor Rømning særlig i Amerika ofte medfører, at et dansk Skib, som sejler derpaa, i Løbet af kort Tid faar sin oprindelige, danske Besætning forandret til fremmede, mest engelsktalende Folk, kunde det have sin store Betydning, at Afregningsbogen indeholdt en engelsk Genpart af det Uddrag af Sølov af 1ste April 1892 samt af Reglement for Forplejning og Opholdsrum om Bord, som findes i den. At dette af rent praktiske Grunde vilde have stor Betydning er klart, thi den danske Lov er jo ganske anderledes streng og giver Skipperen en langt større Myndighed, end Tilfældet er i engelske Skibe, hvor Forholdene jo maa siges at være meget lidet tilfredsstillende, og man vilde derved undgaa at høre disse evindelige Undskyldninger og Indvendinger fra fremmedes Side, naar de tilrettevises eller straffes efter den danske Sølov. Alt dette med: „How should I know“, eller „you never told me anything about that“ o. s. v., vilde blive betydningsløse Indvendinger, da Folkene jo i deres Afregningsbøger vilde kunne læse sig til, hvad deres Rettigheder og Pligter var, thi Loven paabyder jo Skipperen ved Forhyringen at overlevere til hver af de Forhyrede en Afregningsbog og bestemmer, at denne Afregningsbog skal bero hos den Forhyrede. Af rene Retfærdighedshensyn kan dette ogsaa ønskes gennemført, da det jo selvfølgelig let bliver en Uretfærdighed at straffe en Mand efter en Lov, hvis Ord han ikke kender, og som han heller ikke har kunnet lære at kende, fordi han ikke forstaar det Sprog, i hvilket den Bog er skrevet, hvori han kan og skal søge Oplysninger om sine Rettigheder og Pligter, samt om den Straf han kan paadrage sig ved ikke at følge dens Forskrifter.

At man har anset det for nødvendigt i andre Tilfælde, at en Lov, der ogsaa angaar Udlændinge, affattes baade paa engelsk og dansk, ser man jo deraf, at de Uddrag af Ulykkesforsikringsloven for Søfolk, som er sendt om Bord i Skibene til Ophængning, paa den ene Side bærer en dansk, paa den anden en engelsk Ekstrakt af nævnte Lov.

Om denne Lov ogsaa er føjet til de nyere udkomne danske Afregningsbøger véd jeg ikke, men er den ikke det, var der jo en Lejlighed til, hvis man tog under Overvejelse at føje en engelsk Genpart af det Uddrag af Søloven, som findes i Afregningsbogen, til denne, da samtidig at faa vedføjet en dansk og engelsk Ekstrakt af Lov om Ulykkesforsikring for Søfolk.

Kunde Afregningsbogen komme til at se ud som her foreslaaet, vilde en stor Mangel være afhjulpen, og Loven kunde anvendes, uden at nogen Uretfærdighed blev begaaet mod nogen eller af nogen.

H. P. H.

Minimalfragterne for Sejlskibe.

Vi har fra en Sejlskibsfører modtaget følgende:

Da jeg hørte, at Taksterne for Minimalfragterne var udsendt, tænkte jeg at holde mig udenfor Sagen, men kunde dog ikke frigøre mig for at tænke nærmere over Spørgsmaalet.

En Ting slog mig, og det var de Menneskers Arbejde, som har udarbejdet Taksterne. Deres Arbejde har ikke været lille.

De har anvendt Deres Evner i den Hensigt at gøre noget godt for Standen, altsaa ikke alene for dem selv personlig, men for deres hele Stand. — Altsaa ogsaa for mig.

Der rejste sig da det Spørgsmaal: „Skal jeg være en af de første til at nedbryde paa den Bygning, som det har kostet Arbejde at rejse“?

Svaret var jeg ikke i Tvivl om. Det lød absolut benægtende.

„Nej, det skal ikke være mig“.

Gavner jeg ikke Sagen, saa vil jeg da heller ikke skade den ved at slutte under Minimalfragten.

Jeg kunde altsaa ikke holde mig udenfor Sagen.

Jeg følte, at det er en god Sag, som der er arbejdet paa i en god Hensigt, og derfor giver jeg den min Tilslutning, saa længe jeg kan gøre det ved ikke at gaa under Taksterne.

Spørgsmaalet ligger nu for til enhver Kollega: „Vil De støtte Sagen?“

Jeg tror Tidspunktet er gunstigt for os til at holde fast paa Minimalfragterne.

Det ny Korn kommer sent frem, men Høsten er rigelig, og der vil derfor blive saa meget mere Pres paa, naar Sæsonen begynder.

En Kollega sagde til mig: „Vi er meget stærkere, end vi selv tror“. Jeg vil haabe han har Ret.

Rostock, d. 13. August 1907.

Carl Andersen,
„Ingeborg“, Nykjøbing F.

Fra Sø og Land.

En Strandingsbøje. Direktør Th. Bredsdorff ved Flensborg Skibsværft har opfundet en Strandingsbøje, som efter hvad der meddeles os vækker almindelig Opmærksomhed blandt Sagskyndige.

Den store Ulykke i Vinter ved Hoek van Holland bragte Hr. Bredsdorff paa den Tanke, at ogsaa Skibets Besætning i Strandings-tilfælde selv bør kunne bidrage til at etablere Forbindelse med Land. Dette opnaas ved at en Bøje kastes over Bord, drives fremad ved et lille Sejl og bringer en tynd Line ind til Kysten, hvorved Redningsmandskabet sættes i Stand til at hale en stærkere Trosse i Land. — Paa flade Kyststrækninger, som f. Eks. hele den jydsk og den hollandske Kyst, turde Sagen være af stor Betydning.

Bøjen, som er af Yellow Metal og maaler ca. 80 cm. i Længden, har Form som en Baad og er forsynet med Ballast af Bly, Mast, Klokke, Sejl og Haandgreb. Vægten andrager knapt 25 Pd. Straks naar den er sat i Vandet, bevirker Ballasten, at den holder sig oprejst.

I Dækket er anbragt en Aabning med vandtæt sluttende Laag, hvorved det gøres muligt at benytte Bøjen til at optage vigtige Do-

knunter, Værdipapirer, Journaler, Breve etc. I Tilfælde af Forlis i rum Sø, kan der ad denne Vej paa lang sikrere Vis end hidtil sendes Slægt og Paarørende Efterretninger.

Det lille Fartøj er malet højred og vil hurtigt blive opdaget og taget ind af forbisejende Skibe.

Opfnderen nærer betydelige Forventninger med Hensyn til Anvendeligheden af Bojen og anser det for sandsynligt, at denne — saa fordringsløs og ligetil den end er som Opfindelse betragtet — med Tiden vil blive betragtet som nødvendigt Inventar for ethvert Skib.

Svendborg Navigationsskole. 2den Eksamen i Aaret 1907 afsluttedes den 8. August.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var af Skolen indstillet 6 Elever, hvoraf 5 bestod, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 4, i Søret og Handelsvidenskab 3, i Geografi og Vejrlære 4 og i Engelsk 2, hvilke alle bestod.

Hurtig Reparation. Kongo Post-Dampskibet »Bruxellesville« har fornylig været i Kollision i Kanalen med en anden Damp. »Bruxellesville« fik sin Stævn odelagt og blev slæbt ind til Southampton og midlertidig repareret der, hvorefter det afgik til Antwerpen.

I Følge »Liverpool Journal of Commerce« for d. 10. ds. har The Antwerp Engineering Company, til hvem den endelige Reparation blev overdraget, udført dette betydelige Arbejde i Løbet af 6 Dage. Den 27. Juli blev Damperen optaget i Værftets Tærdok og den 2. August var den atter paa sin Lastplads efter endt Reparation. Arbejdet var meget omfattende, idet Skibet blev forsynet med en ny Stævn og Stævnplader, samt ny Spanter, Dæk og Ballast-Tanktop.

Retsmøde tilsøs. Hatting Herreds Søret foretog i Følge »Vejle Folkebl.« d. 9. ds. en Udflugt pr. Robaad paa Vejle Fjord i den Hensigt at faa konstateret, i hvilken Jurisdiktion en d. 31. Juli sunken Baad »Sofie« var forlist. Efter at have foretaget tre Pejlinger skønnede Retten, at Vraget laa i den sydlige Halvdel af Fjorden, og Sagens Akter vil nu blive oversendt til Søretten i Elbo med flere Herreder.

Urgravningsarbejderne i Anledning af Kejser Wilhelm Kanalens Udvidelse vil sandsynligvis blive paabegyndt næste Aar, og ikke mindre end 100,000 Kubikm. Jord skal ved denne Lejlighed fjernes. For Øjeblikket beskæftiger Ingeniørerne sig med de tekniske Forberedelser til Arbejdet, samtidig med at de fornødne Køb og Ekspropriationer af Land finder Sted. Trafikken i Kanalen vil saavidt muligt blive opretholdt medens Udvidelsen foretages. (Fairplay.)

Ugens Havarier.

Ingeborg, Barkskip af Odense, har, i Følge Telegram fra Brisbane dat. 15. ds. 07, været i Kollision med engl. Damper »Ara Watta«. »Ingeborg« sank, og Kaptajnen og 6 Mand af Besætningen druknede. »Ara Watta« fik selv betydelig Skade og er indkommet til Brisbane med Styrmandene og 6 Mand fra »Ingeborg«. »Inge-

borg« blev bygget i 1892 i Sunderland af Staal og maalte c. 1079 Netto Reg.-Tons. Skibet førtes af Kaptajn N. M. Schmidt af Drager.

Krey-Woggersin, Barkskip af Østhammar, kom d. 15. ds., paa Rejsen fra Geestemünde til Trelleborg med en Ladning Kokes paa Grund paa Sydenden af Amager. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Marie, Skonnert af Svaneke er, paa Rejsen fra Malmo til Kolding med Guano, indbragt til Grenaa af Damperen »Agnete« af Kjøbenhavn, der fandt Skibet drivende i Søen c. 7 Kml. S.S.Ø. for Fornæs med Tab af hele Riggingen.

Asia, Dpsk. af Bremen kom d. 18. ds., paa Rejsen fra New Orleans til Aalborg Aarhus med Oljekager og Korn, paa Grund paa Dvalegrunden ved Søby. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet.

O. B. Suh, Dpsk. af Kjøbenhavn har ved Antwerpen været i Kollision med en hollandsk Damper og faaet nogen ovenbords Skade.

Odin, Dpsk. af Haugesund har paa Rejsen fra Liban været paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen.

Frode, Dpsk. af Gøteborg har, paa Rejsen fra Fraserburgh til Danzig med Sild, været paa Grund paa Saltholmen. Under Forsøgene paa at komme flot sloges flere Blade af Skruen, saa der maatte rekvireres Assistance af Svitzers, der ogsaa bragte Skibet flot og ind her til Kjøbenhavn. Bjergningsdpsk. »Skandinavien« har bragt Skibet til Danzig.

Margrethe, Dpsk. af Aalborg har d. 14. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til St. Petersburg med en Ladning Kridt været paa Grund ved Falsterbo Rev. Flot uden Assistance og indkommet hertil læk. Skibet maa losse og reparere.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juni Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 565 Havarier mod 442 i samme Maaned 1906, deraf 436 Dampskibe og 129 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 159, Sammenstød 190, Anløbning af Nødhavn 28, Maskinskade 52, beskadiget af Is 5, af Ild 32, af haardt Vejr 57, forskellige Aarsager 40, forladt 2. Ialt 55 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 68 i samme Maaned 1906, deraf 17 Dampskibe og 38 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 28, Sammenstød 3, beskadiget af Is 2, af Ild 2, forskellige Aarsager 2, forsvundet 4, sunket 6, forladt 4, Kondemnation 4.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleen blev d. 20. ds. en ny Damper sat i Vandet.

Damperen, der bygges for Regning Em. Z. Svitzer's Bjergnings Entreprise, er 151 Fod 3 Tom. lang, 25 Fod bred og 14 Fod dyb; den er bestemt til Bjergnings- og Dykkerbrug og vil blive udstyret med de nyeste og bedste tekniske Hjælpemidler paa dette særlige Omraade. Skibet er forsynet med 2 Kedler, til hvis Isolering delvis er anvendt Taylors Tynos aftagelige Asbestmadrasser.

Damperen fik Navnet »Valkyrien«.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft afholdtes d. 17. ds. Prøvetur i Sundet med Damperen »St. Croix«, bygget for Rogning Det østasiatiske Kompagni og bestemt for dette Selskabs Vestindie Rute.

Straks efter Prøveturen, paa hvilken alt forløb vel, lagde Skibet over i Frihavnen for at paabegynde Indtagning af Last.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 20. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 19. ds. fra St. Petersburg. —

Alexandra, Rabe, afg. fra Kristiania 27. Juli til Boston. — Algarve, Borries, ank. Piteå 18. ds. fra St. Petersburg. — Anglo Dane, Wiencke, afg. fra La Rochelle 19. ds. hertil. — A. N. Hansen, Panske, ank. Antwerpen 10. ds. herfra. — Antwerpen, Madsen, ank. Genua 17. ds. fra Livorno. — Arkansas, Petersen,

ank. Filadelfia 10. ds. fra Newcastle. — Aruo, Strubberg, ank. St. Petersburg 19. ds. herfra. — Anrora, Fischer, afg. Riga 17. ds. til Rouen. — Baron Stjernblad, Koefoed, ank. London 18. ds. herfra. — Beira, Lunge, afg. herfra 18. ds. til Nizza. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. hertil 10. ds. fra Aarhus. — Chr. IX, Holm, afg. London 17. ds. til Aarhus. — Dagmar, Wiberg, ank. Tarragona 19. ds. fra Barcelona. — Douro, Mortensen, afg. Lissabon 17. ds. hertil. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 10. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 19. ds. herfra. — Garonne, Kromann, p. Holtenu 13. ds. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, dokker i Helsingør. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 15. ds. for Kristianssand. — Hengest, Harder, ank. Riga 11. ds. fra Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. afg. Messina 10. ds. hertil. — Jolantha, Simonsen, p. Brunsbüttel 18. ds. for Havre. — Kasan, Hansen, ank. Libau 17. ds. fra Windau. — Kentucky, Andresen, ank. Aalborg 19. ds. herfra. — Kiew, Jørgensen, ank. Hull 13. ds. fra Libau. — Kursk, Gommessen, ank. Antwerpen 13. ds. fra Hull. — Leopold II, Rasmussen, dokker i Helsingør. — Louise, Kruse, ank. Pillan 18. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 18. ds. hertil. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afg. herfra 8. ds. til New York. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 16. ds. fra St. Petersburg. — Moskow, Meldahl, p. Brunsbüttel 15. ds. for St. Petersburg. — Nicolai II, Kanev, afg. Boston 8. ds. hertil. — Nishnij, Novgorod, ank. Antwerpen 10. ds. Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 18. ds. fra Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Havre 17. ds. for Tunis. — Omsk, Jonson, ank. Hull 15. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 13. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, p. Brunsbüttel 20. ds. for Hull. — Progel, Olsen, ank. Libau 17. ds. fra Hull. — Ribershus, Bonnelykke, ank. Antwerpen 14. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, afg. Newport 31. Juli til Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, afg. Antwerpen 15. ds. for St. Petersburg. — Tiber, Beck, ank. Marseille 16. ds. fra Nizza. — United States, Wulff, ank. New York 20. ds. fra Kristianssand. — Valdemar, Johnson, afg. herfra 19. ds. til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Nakskov 16. ds. fra Barrow-in-Furness. — Viking, Meyer, ank. Riga 14. ds. fra Antwerpen. — Laura, Aasberg, ank. hertil 15. ds. fra Leith. — Tjaldur, Rothe, afg. herfra 13. ds. til Leith. — Vesta, Gottfredsen, afg. Reykjavik 8. ds. til Kysten. — Ceres, Gad, afg. Leith 6. ds. til Reykjavik.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, Schmidt, afg. fra Blyth 17. ds. — Sigurd, Petersen, ank. til Pillan 16. ds. — L. H. Carl, Stabell, ank. til Hull 18. ds. — Erik II, Mahncke, ank. til Yxpila 10. ds. — Volmer, Jørgensen, afg. fra Grangemouth 17. ds. — Dan, Petersen, afg. fra Yxpila 14. ds. — Uffe, Petersen, ank. til St. Petersburg 8. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Cardiff 5. ds. — Danmark, Mikkelsen, afg. fra Rahja 12. ds. — Ragnar, Holst, afg. fra Riga 21. ds. — Skjold, Mathiesen, ank. til Swinemünde 20. ds. — Halfdan, Hansen, afg. fra Viborg 16. ds. — Olaf, Jørgensen, afg. fra Repola 13. ds. — Svend II, Jensen, afg. fra Repola 14. ds. — Harald, Schmidt, ank. til Boulogne 10. ds. — Magnus, Hveysel, afg. fra Repola 20. ds. — Ivar, Larsen, ank. til Yxpila 20. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, ank. til Viborg 16. ds. — Vagn, Mahncke, afg. fra Riga 15. ds. — Ulf, Drescher, afg. fra Aalborg 13. ds. — Leif, Huus, ank. til Calais 11. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Helsingør 18. ds. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. til Kronstadt 16. ds. — Generalkonsul Pallesen, Knudsen, afg. fra Jacobstad 14. ds. til Rouen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Windau 18. ds. til Dunquerque. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Rouen 16. ds. — Excellence Pleske, Christensen, afg. fra St. Petersburg 10. ds. til Bordeaux. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. til Manchester 17. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til St. Petersburg 8. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Oran 3. ds. til St. Petersburg. — Johan Siem, Petersen, afg. fra St. Petersburg 16. ds. til Dunquerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 16. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Burntisland 16. ds. — I. N. Madvig, Holm, ank. til Hull 16. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Königsberg 15. ds. — Helgø, Olsen, ank. til Bremen 7. ds. — Rolf, Olsen, afg. fra Kronstadt 14. ds. — Niels R. Finsen, Matthiesen, afg. fra Grimsby 17. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Boulogne 10. ds. — Helga, Olsen, afg. fra Kotka 20. ds. til Antwerpen. — Martha, Christensen, ank. til Rouen 20. ds. — Elna, Rathje, ank. til Antwerpen 19. ds. — Therese, Pedersen, afg. fra Archangel 15. ds. til Antwerpen. — Simone, Møller, ank. til Seaham 18. ds. — Jeanne, Løffer, ank. til Rouen 15. ds. — Daisy, Lagesen, afg. fra Rouen 20. ds. til Burntisland. — Vera, Risø, ank. til Dunquerque 17. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, ank. til Rostock 14. ds. — Nancy, Jessen, afg. fra Kings Lynn 18. ds. til Aarhus. — Nautik, Nielsen, ank. til Tayport 16. ds. — Nordsoen, Gram, ank.

til Liverpool 17. ds. — Nexos, Basse, ank. til Esbjerg 17. ds. — Nora, Jørgensen, afg. fra Esbjerg 17. ds. til Methil. — Fylla, Christensen, afg. fra Råfse 19. ds. til Sovilla. — Gerda, Iversen, afg. fra Middlesbro 14. ds. til Vardø. — Hebe, Nielsen, ank. til Stockholm 18. ds. — Cito, Thøgersen, passeret Helsingør 19. ds. til St. Brienc. — Napoli, Brinch, afg. fra Nakskov 18. ds. til Hønesand. — Bodil, Larsen, ank. til Antwerpen 11. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Barry 17. ds. — Norma, Nielsen, passeret Helsingør 19. ds. til Newhaven. — Alfa, Uldall, ank. til Esbjerg 18. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Methil 17. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. til Odense 17. ds. — Dagny, Fischer, ank. til Lübeck 18. ds. — Mary, Clausen, pass. Blyth 20. ds. til Fraserburgh.

Jylland. Ebba, Meinertz, pass. 19. ds. Helsingør til London. — Ingrid, Winther, pass. 19. ds. Helsingør til Kronstadt. — Karen, Eriksen, afg. 20. ds. fra Lübeck til Libau.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Kratztwick 19. ds. — Russia, Poulsen, ank. til Kronstadt 17. ds. — Carl Høcksher, Starck, ank. til Kronstadt 14. ds. — Normannia, Erichsen, ank. til Kronstadt 16. ds. — Livonia, Skov, ank. til Rotterdam 18. ds.

Østersøen. Gratia, Sørensen, ank. til Blyth 17. ds.

Union. Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 19. ds. til Dordrecht. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Riga 17. ds. til Dordrecht.

Inga. Flandria, Nielsen afg. fra Methil 18. ds. til Pillan. — Carbonia, Mathiasen, ank. til Riga 20. ds. — Estonia, Winckler, afg. fra St. Petersburg 15. ds. til Calais.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Valencia 18. ds. — Secajia, Jensen, ank. til Sunderland 15. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. fra Libau 16. ds. — Brattingsborg, Svenson, ank. til Valparaiso 12. ds. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Newcastle 15. ds. — Fredensborg, Winther, ank. til Trangsund 18. ds. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Blyth 19. ds. — Jømsborg, Mathiesen, ank. til Hull 26. Juli. — Kronborg, Jensen, ank. til Eupatoria 12. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Libau 17. ds. — Skanderborg, Albertsen, ank. til Cardiff 19. ds. — Støgelborg, Lund, afg. fra Westharteppool 17. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. fra Hull 13. ds. — Søborg, Fischer, ank. til Westharteppool 17. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 17. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, ank. til Dunquerque 14. ds. — Marselisborg, Rhode, ank. til Cardiff 31. Juli. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Ghent 20. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Calais 10. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kjøbenhavn 19. ds. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Livorno 18. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Memel 17. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. til Savona 13. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til Calais 18. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. til St. Petersburg 19. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Blyth 16. ds.

Høneborg. Høneborg Christiansen, afg. fra St. Petersburg 14. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Bergesen, ank. til Ghent 15. ds.

Havet. Fyø, Andersen, afg. fra Ghent 16. ds.

Torm. Helene, Sørensen, ank. til Kiel 16. ds. — Agnete, Petersen, ank. til Burntisland 19. ds. — Hermia, Hansen, ank. til Burntisland 19. ds. — Alice, Schultz, ank. til Burntisland 17. ds. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Neufahrwasser 17. ds. til Burntisland. — Bornholm, Abrahamson, ank. Kiel 19. ds. — Nauta, Madsen, ank. Newcastle 19. ds.

Svendens & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Windau 16. ds. — Hans Tavsén, Klaatberg, ank. til Ostende 18. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Riga 15. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Rouen 19. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Ghent 19. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Yxpila 20. ds. — Ajax, Brøsen, afg. fra Königsberg 18. ds. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. til Blyth 15. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Piteå 17. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Yarmouth 16. ds. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. fra Kiel 20. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 18. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Ghent 16. ds. — London, Bom, ank. til Riga 18. ds. — Paris, Tholander, afg. fra Ny Karleby 19. ds. til Velzen. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Aarhus 18. ds.

Mercur. Berliu, Krogh, ank. til Kronstadt 20. ds. — Wien, Schmidt, afg. fra St. Petersburg 16. ds. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. til Howdon Dock 19. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til Antwerpen 20. ds. — Clara, Møgløby, ank. til Methil 13. ds. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Monssund 14. ds. til Velzen. — Erik, Poulsen, ank. til Burntisland 20. ds. — Axel, Christensen, afg. fra Åbo 10. ds. til Carthageua. — Josey, Damm, ank. til Methil 12. ds. — Hugo, Steen, ank. til Solomhal 6. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til

Nyborg 18. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. til Kiel 18. ds. — Ulrich Holm, Bennelycke, ank. til Abo 10. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, afg. fra Burntisland 17. ds. til Kronstadt. — Angantyr, Holm, ank. til Newfairwater 19. ds. — Bogatyr, Egenfeldt-Nielsen, afg. fra Brake 17. ds. til Methil. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Wasa 17. ds. til Velzen. — Veratyr, Villadsen, ank. til Brake 13. ds. — Absalon, Grau, ank. til Grimsby 19. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. til Kronstadt 8. ds. — Allan, Nielsen, ank. til Aarhus 16. ds.

H. Kirschner. Stanton, Jørgensen, ankom til Stettin 19. ds. fra Oxelesund. — Edison, Sørensen, afgik fra Solombal 18. ds. til Ghent.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. til Grangemouth 18. ds. — Otto Rud, Hauch, ank. til Tarragona (Spanien) 19. Juni.

Sejlskibe.

Eshjerg. Ella, Andersen, ank. til Esbjerg 20. ds. — Atna, Storm, afg. fra Aalborg 20. ds. til Kristianssand.

Fans, Nordby. Sørine, Andersen, ank. til Lissabon 6. ds. fra New York. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Rio Grande 5. ds. fra Cardiff. — Wilhelmine, Lauridsen, afg. fra Logoseerne 1. ds. til London. — Hans afg. fra Port Natal 10. ds. til Yucatan. — Prinsesse Marie, Pedersen, prajot 17. Juni paa 7° N. 29° V. fra Taltal til Dunkerque. — Copley, Pedersen, ankom til Junin 12. ds. fra Port Talbot. — Sørine, Andersen, afgik fra Lissabon 16. ds. til Aalborg.

Rønne. Veset, Kofod, ank. til Kristianssand 12. ds. — Argus, Holm, ank. til København 12. ds. — Sigurd, Hansen, ank. til Kalmar 10. ds. — Karen, ank. til Antwerpen 11. ds. — Herman Olsen, ank. til København 12. ds. — Ane Cathrine, Rasmussen, ank. til Vang 14. ds. — Ansgar, Møller, er ankommen til Trelleborg. — Amarant, Kuhn, ank. til Skinderviken 14. ds. — Amalie, Nielsen, ank. til Karrebæksminde 16. ds.

Svendborg. Valborg, Rasmussen, ank. til Charlestown 12. ds. — Gæa, Petersen, ank. til Helsingør 12. ds. — Altea, Skovgaard, ank. til St. Valery 11. ds. — Martin Nilsson, Petersen, ank. til Raumo 12. ds. — Laura, Petersen, ank. til Haderslev 13. ds. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Fakse 13. ds. — Ariel, Ravneuse, ank. til Port Madoc 14. ds. — Clytia, Nielsen, ank. til Luleå 13. ds. — Caroline, Nielsen, ank. til Kotka 15. ds. — Olga, Rasmussen, ank. til Aarhus 14. ds. — Dania, Rasmussen, ank. til Kjøge 14. ds. — Standard, Rasmussen, ank. til København 14. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Stettin 14. ds. — Zampa, Petersen, ank. til Göteborg 15. ds. — Frejr, Brandt, ank. til St. Petersborg 15. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. til Arendal 16. ds. — Kirstine, Gommesen, ank. til Randers 15. ds. — Pampa, Jensen, ank. til Carlshavn 16. ds. — Saga, Clausen, ank. til Kramfors 17. ds. — Roska, Petersen, ank. til Dieppe 16. ds. — Catrine, Hansen, ank. til St. Petersborg 17. ds. — Martha, Hansen, ank. til Uleaborg 17. ds. — Erhardt, Larsen, ank. til Råfse 17. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Chatham 19. ds. — Else, Andersen, ank. til St. Petersborg 17. ds. — Argus, Andreasen, ank. til Dieppe 17. ds. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Uleaborg 18. ds. — Røvsing, Larsen, ank. til St. Petersborg 17. ds.

Ærs. Søstre, Christensen, ank. til Burntisland 15. ds. — Dronning Louise, ank. til St. Davids 15. ds. — Mars, Stegmann, ank. til Laurvig 14. ds. — Mathilde, Hansen, ank. til Leith 15. ds. — Ami, Christensen, ank. til Alloo 15. ds. — Marie, Weber, ank. til Pillau 15. ds. — Johanne, Østermann, afg. fra Kronstadt 15. ds. til Haderslev. — Astræa, Rasmussen, ank. til Leith 15. ds. — Harris, Torsteinson, ank. til Vilderdal (Island) 26. Juli. — Svalon, Rosenbeck, ank. til Ørnskjoldsvik 16. ds. — Kodan, Hansen, ank. til Dakar 15. ds. — Argus, Jensen, afg. fra Littlehampton til St. Davids 13. ds. — Alta, Albertsen, ank. til Travemünde 15. ds. — Smart, Christensen, afg. fra Reykjavik til Campbellton 7. ds. — Ino, Weber, ank. til Assens 16. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaleen er danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Aarhus. Den 24de August 1907 udlægges midlertidig en Lytønde, der viser rødt Et-Blink, Blink $\frac{1}{10}$ Sek., Mørke 3 Sek., ved N.-Enden af den Del af Yderdæmningen for den ny Havn, som anlægges ved Aarhus. Tønden ligger c. 1,100 Alen S. 12° Ø. fra det røde, faste Fyr paa den nævrende S.-Moles Hoved.

Farvandet mellem denne Lystønde og de to røde Lanterner lodret for hinanden paa Opfyldningens Yderende kan ikke passeres. 56° 9', N. Br. 10° 13', Ø. Lgd.

Vester-Rønden. Yderflak. I Begyndelsen af September 1907 udlægges paa Yderflak, tæt Ø. for den i Sommer fandne Sten med 22 Fod Vand, paa 56° 3' 58" N. Br. 11° 1' 30" Ø. Lgd., en rød og hvid sribet Spidstønde med rød og hvid sribet Ballon paa en rød og hvid sribet Stage.

Sejra-Bugt. Fra 16de til 21de September 1907 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em., hvorved der skydes over den Del af Sejra-Bugt, som ligger N. for Sejra. Paa Jyderup-Lyng er rejst en Signalmast 600 Alen fra Kysten og paa Vig-Lyng en anden 1,000 Alen fra Kysten. Naar der skydes, hejses en Ballon paa den første, et Splitflag paa den sidste, og det er da forbundet med Livsfare at komme inden for 5,000 Alen i NV.-lig Retning fra Kysten mellem de to anførte Punkter.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Alabodarne. Alabodarne Fyr skal forandres til at vise grønt Lys fra Kysten S. for Fyret til S. 33° Ø., hvidt Lys fra S. 33° Ø. gennem S. og V. til N. 50° V., rødt Lys fra N. 50° V. og ind til Kysten.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors. I Helsingfors S.-Havn er ved Ø.-Siden af en Sten i 18 Fod Vand ndsat en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 60° 9', N. Br. 24° 59', Ø. Lgd.

Pelling-Borgå. Tärnäsören SV. En 19 Fods Grund ligger $1\frac{1}{2}$ Kbl. SV. $\frac{1}{4}$ V. fra Revet SV. for Tärnäsören. En sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost er i 25 Fod Vand ndsat ved Grunden. 60° 14', N. Br. 25° 43', Ø. Lgd.

Tyskland. Stilo. Stilo Fyr og Taagesignal er nu vedvarende i Virksomhed. Indtil videre er Fyret hver Nat formærket fra Kl. 12 t. 30 m. til 12 t. 35 m. Fm. Fyret: 54° 47' 18" N. Br. 17° 44' 20" Ø. Lgd. Taarnet til Taagesignalet: 54° 47' 51" N. Br. 17° 44' 15" Ø. Lgd.

Kolberg. I August 1907 flyttes Kolberg Havnefyr midlertidig fra Lodshuset til Fæstningstaarnet paa Fort Münde. Flammens Højde: 56 Fod.

Fyrskibet »Fehmarnbælt«. I August 1907 anbringes Undervands Klokke paa Fyrskibet »Fehmarnbælt«. Den skal give 9 Slag med $2\frac{1}{2}$ Sek. Pause mellem Slagene hver 45 Sek. For at Skibsførere kan gøre sig bekendt med Signalet, vil Fyrskibet i klart Vejr give Signalet, naar det passerende Skib hejser et hvidt Flag med en stor, gul Klokke, hvilket besvares med samme Flag fra Fyrskibet, til Tegn paa at Undervands Klokken er i Virksomhed.

Kieler Havn. Gaarden. Paa hver af Gaarden ny Færgebroer tændes, naar de tages i Brug, to røde Lanterner. 54° 19', N. Br. 10° 8', Ø. Lgd.

Schleimünde. Schleimünde hvide Fyr med Formærkelser lyser Horisonten rundt, kraftigt fra N. 46 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N. og Ø. til S. 1 $\frac{1}{2}$ ° Ø., nforstærket over den øvrige Horisont.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum. Wittdün. Wittdün Fyr er nu et rødt, fast Fyr, der i Ledefyrinien har en Lysevne af 7 $\frac{1}{2}$ Kml., hvorfra den aftager til 17 $\frac{1}{2}$ ° paa begge Sider af denne Linie, hvor den bliver Nul.

Hörnum. Begge Hörnum Ledefyr er nu tændt til Forsøg.

Süderpiep. I Süderpiep er Lystønderne nu udlagt. Den sorte Lys- og Klokketønde »Süderpiep I« ligger paa 54° 6' 24" N. Br. 8° 32' 44" Ø. Lgd., sort Lystønde 5 a paa 54° 6' 34" N. Br. 8° 37' 54" Ø. Lgd., og rød Lystønde M 1 paa 54° 7' 7" N. Br. 8° 42' 53" Ø. Lgd.

Elben. Krückau. Krückau røde, faste Fyr lyser kun fra S. 75° V. gennem V. til N. 74° V. Lysevnen: 3 Kml. Det hvide, faste Bagfyr har en Lysevne af 11 Kml.

Kaiser Wilhelm Kanal. Lige over for Mundingen af Kaiser Wilhelm Kanal, noget S. for Linien mellem de røde Spirtønder c og d, er til Forsøg udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 53° 52' 34" N. Br. 9° 7' 6" Ø. Lgd.

Weser. Nordergründe. Undervands-Klokketønden V. for Nordergründe er nu udlagt til Forsøg. Skibsførere, som passere Tønden, anmodes om at gøre nøjagtige Iagttagelser om Lydbarhed, Lydvidde og Bestemmelse af Retning samt alle andre Forhold, som har Betydning for Bedømmelse af Tødens Nytte, og sende dem direkte til »Nautische Abtheilung des Reichs Marine Amts, Berlin W 10«.

Fyrskibet »Borkumriff«. Naar Dampere, der passerer Fyrskibet »Borkumriff«, ønsker at gøre Forsøg med dets Undervands Klokkesignal, skal de hejse et hvidt Flag med en stor, gul Klokke. Dette besvares af Fyrskibet med samme Flag, og Undervands-Signalet er da i Virksomhed, saa længe Flaget er hejst.

Holland. Ems. Rottumeroog. Rottumeroog Fyr er nu forandret og viser hvidt Lys fra N. 12° V. til N. 1° V., rødt Lys fra N. 1° V. til N. 36° Ø. og hvidt Lys fra N. 36° Ø. til N. 44° Ø. Fyret er forstærket. 53° 32', N. Br. 6° 33' Ø. Lgd.

Zeegat van Texel. Westgat. I Westgat er den mindste Dybde paa Barren midt i Farvandet og langs Spirtøndekanten 16 Fod, langs Stumptøndekanten 17 $\frac{1}{2}$ Fod.

IJmuiden og Noordzeekanaal. Fra 2den til 14de September 1907 afholdes Prøver med forskellige Lys ved IJmuiden og i Noordzeekanaal mellem IJmuiden og Fortet ved Velzan.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England V.-Kyst. Caermarthen Bay. I Indløbet til Caermarthen River er Tønde Nr. 1 flyttet 3. Kml. N. 77° V. hen og ligger nu 2½ Kml. S. 30° Ø. fra Gilman Point. Tønde Nr. 2 er flyttet 8½ Kbl. N. 39° V. hen og ligger nu 3. Kml. S. 66° Ø. fra Gilman Point. Gilman Point: 51° 44' N. Br. 4° 34' V. Lgd.

Irland. Dublin Bar. Paa Dublin Bar er North Bar røde Spids-tønde ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Den ligger i 4 Fv. Vand 1½ Kml. N. 88° Ø. fra North Bull Fyr. South Bar sorte Stumpstønde er ombyttet med en sort, cylindrisk Lystønde, der viser grønt Lys med Formærkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Den ligger i 4 Fv. Vand, 1½ Kml. N. 88° Ø. fra Poolbeg Fyr. Poolbeg Fyr: 53° 20' N. Br. 6° 9' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.]

Frankrig. Ile de Sein. Den 20de August 1907 slukkes de to midlertidige Fyr paa Ile de Sein og det tidligere Fyr, der hver 25 Sek. viser hvidt Fire-Blink, tændes. 48° 2' 40" N. Br. 4° 52' 3" V. Lgd.

Plateau des Birvideaux. Bygningen paa Plateau des Birvideaux, mellem Belle Ile og Groix, er nu 3 Fod under Vandet ved Lavvande. 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd.

Loire. Den grønne Spirtønde V. for Vraget af »Chatelliers«, 3 Kml. N. 38° V. fra Pointe Saint Gildas i Loire Munding, er inddraget, og den grønne Spidsstønde Ø. for Vraget er flyttet til S. for det. 47° 10' 22" N. Br. 2° 17' 32" V. Lgd. Lystønden, der viser grønt Lys, V. for Roche La Chatellier, er uforandret.

La Banche. En Tangotrompet er nu anbragt paa La Banche Fyrtaarns øverste Galleri. Den giver hver ½ m. Et-Stød, Stød 3 Sek., Pause 27 Sek.

Bassin d'Arcachon. Da Grundene har forandret sig i Løbet til Bassin d'Arcachon, er den røde Spirtønde Nr. 2 flyttet 1½ Kbl. S. hen til 44° 32' 58" N. Br. 1° 16' 57" V. Lgd. Den sorte Spidsstønde Nr. 5 er flyttet 1 Kbl. S. hen til 44° 33' 29" N. Br. 1° 16' 2" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bay. Eight Foot Patch. En vandret sribet Spirtønde er i 10 Fod Vand udlagt paa Eight Foot Patch, fra Seven Hundred Acre Island venstre Kant i S. 3½° V. og fra Minots Ledge i S. 61½° V.

Massachusetts. Vineyard Sound. Nobska Point. Vraget af Lægtoren »Pemberton«, 1 Kml. N. 69½° Ø. fra Nobska Point, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Rhode Island. Fyrskibet »Brenton Reef« Nr. 39 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

New-York. Gedney Channel. Paa Lys- og Fløjttønden, som til Forsøg er udlagt 100 Alen N. 79° V. fra Gedney Channel Lys- og Fløjttønde, er Undervands-Klokken borttaget.

New Jersey. Ocean City Ø. Vraget af den Ø. for Ocean City sunkne Lægt »Darby« er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Little Egg Inlet. Vraget af den SØ. for Little Egg Inlet (New Harbor) sunkne Lægt »Landseer« er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport Channel. Omtrent den 15de August 1907 tændes et hvidt, fast Fyr paa V.-Kant af den gravede Rønde, som fører til Gulfport. Det vises fra en sort Baake, mærket 1, som staar i 18 Fod Vand, fra Ship Island Fyr. i N. 38° V., 2½ Kml. 30° 14' 59" N. Br. 88° 59' 49" V. Lgd.

Mexiko. Mexiko Bugt S.-Kyst. Tonala. Paa V.-Siden af Indløbet til Tancochapa River opføres et Fyrtaarn. Under Arbejdet er et midlertidigt, hvidt Fyr med Formærkelser tændt tæt ved Landsbyen Tonala paa V.-Kysten, c. 1 Kbl. fra Indløbet til Floden. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: 12 Kml. 16 Fod højt Trætaarn. 18° 12' N. Br. 94° 8' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Bahia. Porto Seguro. Ved Porto Seguro, rimeligvis paa S.-Siden af Porto Seguro Reef, er tændt et Gruppe-Blinkfy, der afvekslende viser rødt og hvidt Blink hver 30 Sek. Flammens Højde: 160 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Det lyser fra N. 22° Ø. gennem Ø. til S. 16° 25' 0" S. Br. 39° 0' 45" V. Lgd.

Argentina. La Plata. I La Plata gives Tidssignalet paa S.-Enden af den store Central Dok nu saaledes: Kuglen falder hver Hverdags Kl. 4 t. 0 m. 0 s. Em. Greenwich Middeltid, svarende til Kl. 0 t. 8 m. 15 s. Em. lokal Middeltid eller 11 t. 43 m. 12 s. Fm. Standard Tid for Cordoba Observatoriums Meridian. 34° 52' S. Br. 57° 54' V. Lgd.

Skibsforere kan frit sende deres Kronometre til Sammenligning paa Observatoriet.

San Blas. En sort og hvid vandret sribet Stumpstønde med sort Stage er udlagt midt i East Channel til San Blas Havn, 1. Kml. N. 48° V. fra Nr. 2, der nu har faaet Nr. 3, eller 2, Kml. Ø. fra den hvide Baake N. for Rubia Head. De to Tønder ½ Kml. N. og S. for denne Plads er forsvundet. 40° 36', S. Br. 62° 6', V. Lgd. Tønden kan passeres paa bogge Sider. Den gule, spidse Ydertønde i East Channel har nu Kors, i Stedet for Ballon, og er mærket Nr. 1. Tønderne Nr. 1 og 2 har nu Nr. 2 og 3.

Chili. Patagonien og Tierra del Fuego. Det er hændt, at Skibbrudne ikke har turdet lande paa Tierra del Fuego og Omegnen af Magellan Strait. Det meddeles derfor, at man kan stole paa Yahgans, der bor ved de S.-lige Løb; de vil føre Skibbrudne til Missions Stationerne eller Settlements, hvor der kan faas Hjælp. Derimod er Alacalufs, der bebor Løbene ved Patagonien og undertiden gaar over til Tierra del Fuego NV.-lige Løb, angribende og forræderiske, men om de er aldrig saa mange, vover de ikke at angribe tre eller fire Personer i Følge, især naar de ved, at de har Skydevaaben eller blot noget der ligner disse. Der er i Arkipelet mange beboede Steder, saaledes permanent paa de Ø.-lige Øer Stationerne Lenox, Nueva, Picton og Navarino, og i den V.-lige Del Minerne, der bearbejdes en Del af Aaret, paa Noir-Islands, ved Diogo Ramirez og andre Steder.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Golfe d'Aigues-Mortes. l'Espiguette. L'Espiguette hvide, faste Fyr med Et-Blink hver 4 m. er nu ombyttet med et midlertidigt, hvidt Blinkfy, der hver 20 Sek. viser Tre-Blink. Synsvidden: 18 Kml.

Det ny Fyr, der bliver et hvidt Blinkfy, som hver 15 Sek. viser Tre-Blink, kan brænde til Forsøg. 43° 29' 17" N. Br. 4° 8' 32" Ø. Lgd.

Italien. Capo Rizzuto. Capo Rizzuto Fyr viser hvidt Et-Blink hver 30 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 26 Sek., men dette Lys ses ikke N. for S. 45° V. Fra S. 87° Ø. gennem S. til S. 81° V. ses det desuden som hvidt, fast Fyr inden for 8 Kml. I øvrigt som tidligere anført.

Algier. Cap de Garde. Cap de Garde hvide Blinkfy, der hver 1 m. viser Et-Blink, skal forandres til et hvidt Fyrfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 4 Sek., Lysevnen: 34 Kml. I øvrigt bliver Fyret uforandret.

Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek. tændes. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. 36° 58' 5" N. Br. 7° 47' 10" Ø. Lgd.

Cap Bougaroni. Cap Bougaroni hvide, faste Fyr er midlertidigt ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek. Det ny Fyr, der er et hvidt Lynfy, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, kan brænde til Forsøg.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

S.-Chinesiske Hav. Groot Natona V. Tokong Boro og Grunde. Tokong Boro (Pyramidaalrosten) bestaar af fire 18 Fod høje Klipper, som ligger paa et ½ Kml. langt Rev, der paa N.-Siden strækker sig ½ Kml. ud til 10 Fv. Grænsen, hvor Dybden hurtigt tiltager til 20 Fv. og derover. Klipperne ligger 30 Kml. N. 70° V. fra Piek Salor. 4° 4' 4" N. Br. 107° 26' 34" Ø. Lgd.

Følgende i Kortet angivne Klipper og Rev findes ikke: De 25 Fod høje Klipper 15 Kml. N. 52° Ø. og N. 55° Ø. fra Tokong Boro. 4° 11' N. Br. 107° 34' Ø. Lgd. Den 6 Fod høje Sten 7 Kml. N. 4° Ø. fra Tokong Boro. 4° 10' N. Br. 107° 22' Ø. Lgd. Revet 16 Kml. N. 50° Ø. fra Tokong Boro. 3° 53' N. Br. 107° 9' Ø. Lgd. Rimeligvis er stort Drivtommer eller hele Træer, som driver i dette Farvand, blevet antaget for disse tidligere rapporterede Klipper og Rev.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. August 1907. — Fragtmarkedet. — Afregningsbogen. — Minimalfragterne for Sejlskibe. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages Tr. Annø Plads 26. 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uøej og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

En Post som Havneassistent ved Kjøbenhavns Havn med en aarlig Begyndelseslønnings af 1800 Kr. med et Tillæg af 200 Kr. for hver 3 Aars Tjeneste, indtil Lønningen er stegen til 2600 Kr., samt Adgang til Pension efter Loven af 5. Januar 1851, bliver ledig fra 1. Oktober d. A. at regne.

Den, der ansættes i Posten, maa ikke uden Tilladelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder beklæde nogen anden offentlig eller privat Stilling.

Selvskreven Ansøgning, forsynet med behørig Stempel og stilet til Ministeriet for offentlige Arbejder, indgives til Havnekaptajnen i Kjøbenhavn inden den 15. September d. A.

Kun yngre Mænd, der har faret som Skibsførere eller Styrmand, vil komme i Betragtning ved Besættelsen af denne Post, hvorhos tilføjes, at den, der ansættes i Posten, maa paatage sig Forpligtelsen til at fungere som Styrmand om Bord i Havnevæsenets Isbryderdampskibe og følgelig være i Besiddelse af de hertil fornødne Kvalifikationer.

Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 20. August 1907.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

124.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Aug. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		87 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
Danmark.....		69 ¹ / ₂	70 ¹ / ₂
Norden.....		93	93 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	66 ³ / ₄	66 ³ / ₄	68 ³ / ₄
Carl.....		87	87 ³ / ₄
Dannebrog.....	85 ¹ / ₂ —86	85 ³ / ₄	86
Skjold.....	65 ¹ / ₂	65 ¹ / ₂	65 ³ / ₄
Urania.....	49 ³ / ₄	49 ¹ / ₂	50 ¹ / ₂
Union.....	71 ³ / ₄	71 ³ / ₄	72 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		85 ¹ / ₂	87
Hejmdal.....	100	99 ¹ / ₂	101
Østasiatiske.....	126— ¹ / ₄ —127	126 ¹ / ₄	128 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordseøen.....		19	24
Gorm.....		86	90
Torm.....		60	79
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		50	69
Dansk-russisk Dampsk.....	82 ¹ / ₂ —85	84	84 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		98	102
5 % Østasias. Komp.....		99 ¹ / ₂	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ¹ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		82 ³ / ₄	84 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		86 ³ / ₄	88 ¹ / ₄
4 % — — 2. Serie..		90 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₄
4 % — — 7. — ..		90 ¹ / ₂	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		89 ³ / ₄	91 ¹ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		90 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		148	149
Privatbank.....	117— ¹ / ₂	117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	126— ¹ / ₄	126	126 ¹ / ₄
Handelsbank.....	130 ³ / ₄ —131	131	131 ¹ / ₄
Grundejerbank.....		102 ³ / ₄	103
Burm. & Wain.....	86— ¹ / ₂	85 ³ / ₄	86
Helsingørs Jærnsk.....		37	99
Sukkerfabr.....	165—164 ³ / ₄	164 ³ / ₄	165
Bryggeri Aktier.....		134 ¹ / ₂	136

Vekselkursen d. 20. August 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.30	18.25
Paris.....	72.65	—
Amsterdam.....	151.20	—
Wien.....	76.05	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. August 1907.

Russiske Noter.....	216.25
4 % Russiske Consols.....	71.40
3 ³ / ₁₆ % — Boden Kredit.....	66.00
5 % Mexikanske 1899.....	99.00
5 % Rumænske Stats.....	100.20
4 % — — 1890.....	90.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 186,000, „Ny foren. Dampsk.“ 14,000, „Norden“ 56,000, „Kbhvn.“ 26,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 42,000, „Urania“ 36,000, „Danmark“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 52,000, „Østas. Komp.“ 294,000, „Union“ 24,000, „Skjold“ 18,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Hejmdal“ 6,000, „Helsingørske Dampsk.“ 1,200.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>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.</p>	<p>Skibeafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½, & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads 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 Tødegode og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fod eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforudsden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tæraklen 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 herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Tølsinger.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 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 & 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 vissennærme Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen 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, 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 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1908. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korør afgiver Taagesignal for Statshavnenes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhaverhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskin, værksted med tidsvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkavand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmelørende Fartøjer det halve. 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 besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyboren-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Ud. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørode, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladse Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indt 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellm 80 og 150 B. R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedør efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korr elevatorer og Hejsevælker, Kran, Havnehane De anførte Lodsafgifte gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton : Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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 besørgeres af Handelsforeningen. Stevador efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingssplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingssafgift ¼ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: levoret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For h er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserhaade.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
t. Kongenagade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Demer Kl. 6—7.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Yderligere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Til Skibsproviant
anbefales

Pølser og Flæsk
til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palmé 470 x.

De private Assurandører Hm.
i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshaver.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholder Lørdag den 28. September Form. Kl. 10 Aarsmøde i Odd Fellow Palæets Lokale, Bredgade i København med følgende Dagsorden:

1. Det reviderede Regnskab for 1. Halvaar fremlægges.
2. Valg af Repræsentanter, hvis Mandat udløber i September 1907.
3. Valg af 2 Revisorer.
4. Forslag om at Vedtægternes § 8 udgaar og den herved nødvendiggjorte Ændring af § 7.
5. Reviderede Minimalfragter forelægges, eventuelt i Forbindelse med Forslag til Certeparti og Konnossementformer.

Forslag, der ønskes behandlede af Repræsentantskabet, bedes indsendt til Forbundets Sekretariat, St. Annæ Plads 26, København K., mindst 3 Uger før den 28. September.

Alle Medlemmer af Forbundet, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

Kjøbenhavn, den 8. August 1907.

Paa Repræsentantskabets Vegne

P. Rechnitzer

f. T. Formand.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
 Forlagt af **Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.**
 I Kommission hos **Tilgjes Boghandel.**

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige Tæst
 Premier. Agentorer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42



Emallien

paalægges varm tyk — paa alle saadane indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. E. Nærheden af Kølerner etc.

Solutioner

paalægges hold ligesom Farve.

Meget økonomisk i Lasterom, Bookers Dæk

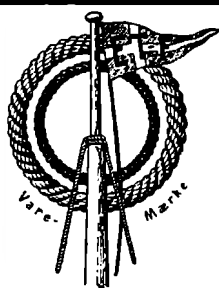
Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
 Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkestilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmands-eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejlsom Dampskibe. Billet, mrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Skib til Salg.

Galease „Marynne“, 13 Aar gammel, godt udhalet, ogsaa til Stensfiskeri, 16 Fod Luglaster 800 Centner død Vægt er til Salg ved

Skipper Chr. Sørensen
 Lanzør Tranehjerg, Samso

Skib til Salg.

Galease 26 Reg.-Tons, 65 Tons død Vægt, nu færdig med stor Reparation, kan i kort Tid faas til Købs.

Fr. Langermann & Co.
 Aarhus.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
 Carl & Chr. Nielsen,
 131, Vestervoldgade. Telefon 6562

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i København hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening St. Annæ Plads 26², Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26 Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mebach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. An Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telt. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schor. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malma og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.
Telef. 5698. Telef. 5698.
Mekanik & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Huse.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

KOTKA Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibeagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadebyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smithens,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veitheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Skibsfører Sigurdsen

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.

Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
og

Sigurdsen, Nordby, Fanø.



De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riveralide Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. St. Annæ Plads 14. Telefon 28,224.

H. Steensen's Margarine

„3 STJERNE“ & „BEDSTE“

har fineste Smørsmag og Aroma!

Anvendes af Landets største Rederier

og leveres i **hermetisk** Pakning til

Skibsbrug

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clælfert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

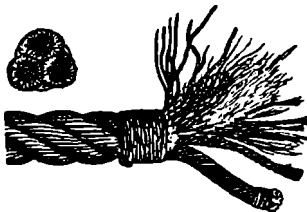
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Taifuntrosser

(af. Tykl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Err. Skibskaptajner

ALBERT B. GOHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos

Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838,

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. August 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinnsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Anne Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbebyggende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtig og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

udsteder Væksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateri-
aller af Infusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankenstainers Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgster Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, ti billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 8177.

„Vanhaerst“.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{2}$ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838,



Emallien
paalægges varm — 1/10^{te} tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hørrig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jerokonstruktioner
Ophængerledninger.

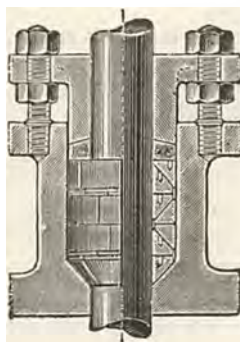
Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

DE FORENEDE BRYGGERIER Anker-Øl



er det
fineste
og mest
holdbare
skattefri Øl

Anbefales særlig til
Maaltiderne.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forbed Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamplougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Daglig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 29. August 1907.

Om Dannelsen af en russisk Dampskibs-Trust. (Beretning fra Generalkonsulatet i St. Petersborg dateret d. 22. Juli 1907.)

I en Artikel med ovenstaaende Overskrift peger den officielle russiske „Handels- og Industri-Tidende“ under d. 7/20. Juli paa, at Rusland som Søhandels-Stat befinder sig i en lidet misundelsesværdig Situation. Paa Grund af den store Eksport kunde Landet underholde en kolossal Handelsflaade, men desuagtet maa det udbetale Hundreder af Millioner for de c. 12,000 Rejser, som udføres af c. 3,000 Dampere, der betjener hele den russiske Eksport. Ved Begyndelsen af Aaret 1907 bestod hele den russiske Handelsflaade af 821 Dampere, af hvilke 780 besørgede Forbindelsen mellem de indenrigske Havne, medens kun 40 gamle Dampere, tilhørende 4 af de mest bekendte Selskaber, tog Del i Udvekslingen af Gods i Verdenshandelen.

„Vi er følgende — fortsætter det nævnte Blad — saa godt som fuldstændig afhængige af Udlandet og overlader det Monopolet paa Udførslen af vore Varer. Vor Eksport er i Hænderne paa engelske Skibe, medens dog ogsaa Tyskerne i de sidste 10 Aar har gjort sig redelig Umage for at forøge deres Andel i Eksporten af russiske Varer. Den russiske Flaade kunde gennem en Organisation paa en bredere Basis dog meget godt selv udføre følgende Transporter: 1) Befordringen af Stenkul fra Sortehavs-Havnene til Østersø-Havnene; 2) Transporten af Petroleum fra Batum til Havnene i Middelhavet og Indien; 3) Transporten af Korn (NB. Odessa leverer alene 50 Mill. Tschetwert à 210 Pund) fra Sortehavet til Middelhavs-Havnene og fra Østersø-Havnene til de forskellige nordevropæiske Havne; 4) Befordringen af Smør, Æg, Skinker, Hør, sibirisk Korn, Uld, frosset Kød, Vildt og andre Landbrugsprodukter til England; 5) Transporten af Fisk fra Havnene i det fjærne Østen til Evropa; 6) Transporten af Emigranter (omtrent 185,000 Personer aarlig), der for Tiden næsten udelukkende besørges af tyske Dampskibsselskaber; 7) Transporten af muhamedanske Pilgrimme fra Batum til Djeddah, og 8) Befordringen af det store Kvantum Regeringsgods fra de vestevropæiske Havne til Rusland og det fjærne Østen.“

Yderligere er i den sidste Tid det Spørgsmaal blevet bragt paa Bane at organisere en Transport af russiske Arbejdere til Sydamerika til under vor Vinter at udføre Markarbejde der. Rusland kunde med Lethed levere mindst 100,000 Arbejdere til Sydamerika.

Gennem alt hvad der her er nævnt, vilde der kunne fremskaffes gunstigere Betingelser for Koncentreringen af den russiske Eksport paa russiske Hænder. Der er derfor ogsaa nu taget under Overvejelse at danne en Trust af russiske Dampskibsselskaber, der under Navnet „Poljarnaja Swesda“ (Nordstjernen) skal samle alle Selskaber under ét. Trusten vil blive delt i diverse Underafdelinger, en nordlig, en sydlig, en østlig og en vestlig, med Agenturer i russiske, vestevropæiske, kinesiske og japanske Havne samt Kulstationer i nogle af disse Havne og en særskilt Forvaltning for Forsikring og for Finansoperationer.

Efter hvad „Handels- og Industri-Tidenden“ har bragt i Erfaring, har allerede 3—4 herværende Dampskibsselskaber erklæret sig beredt til at slutte sig til Trusten.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten fungerer i September Maaned:

Skibsfører J. N. Schnicker, Østerfarimagsgade 93,
— N. H. J. Jensen, Nøjsomhedsvej 13,
Skibsbygger Chr. Lund, Peter Skramsgade 8,
Maskinmester T. Jensen, Willemoesgade 61.

Den engelske Konsul i Kjøbenhavn skriver i sin Beretning om Danmarks Handelsforhold i 1906 følgende om Baltcon Certepartiet.

Dampskibsrederne har allerede høstet stor Fordel af Certepartiet, idet det har befriet dem for mange uheldige Forhold, som man gennem mange Aar har lidt under, og det er ikke for meget at sige, at dette Certeparti repræsenterer en Værdi for Rederne af c. 4 d. pr. Ton.

Naturligvis var det umuligt at gennemføre det ny Certeparti uden stærk Modstand fra Befragtere, Afladere, Købmænd, Ladningsmodtagere, Mæglere og Stuvere. Mæglerne i nogle nordtyske Byer sluttede sig endogsaa sammen med det Formaal for Øje at gennemtvinge deres egne Fordringer, men da Konferencen besluttede selv at ansætte Mæglere, nedsatte disse deres Fordringer i Overensstemmelse med de af Konferencen fastsatte. Afskiberne og Kulkøbmændene er ogsaa efter en Del Forhandlinger faldet til Føje, og Baltcon Certepartiet maa nu betragtes som almindelig anerkendt.

De transatlantiske Biletpriser. New York, d. 27. August. (Ritz. Bur.). De herværende Repræsentanter for „Compagnie générale transatlantique“ meddeler, at Biletprisen for Rejse paa 1. Klasse til Evropa vil blive nedsat. „White Star“ Linien agter ligeledes i den nærmeste Fremtid at nedsætte Biletpriserne.

Fra Hamburg meddeles til „Shipp. Gaz.“ d. 22. ds., at Hamburg—Amerika Linien benægter Rigtigheden af en fra anden Side fremsat Paastand om, at den Nedsættelse i Biletprisen paa 1. Klasse, som denne Linie og Nordd. Lloyd har foretaget, vil føre til en Ratekamp mellem de tyske Linier og Cunard Linien. Det meddeles samtidig, at der for flere Maaneder siden er bleven truffet en tilfredsstillende Ordning med Hensyn til dette Spørgsmaal med alle de britiske Selskaber, Cunard Linien indbefattet.

Fra Rio Grande do Sul skriver en Kreds af Skibsførere til os d. 16. Juli:

Rio Grande do Sul. Undertegnede tillader sig herved at gøre Redere og Skibsførere opmærksomme paa Rio Grande do Sul og de daarlige Forhold, som for Tiden hersker der. Som bekendt er Dybdeforholdene paa Barren for Tiden meget uheldige. Vandstanden er for det meste kun fra 8' til 11' med meget sjældne Stigninger til 12' à 13', hvorfor det kan siges, at for Skibe af det Dybgaende er Havnen saa godt som lukket.

Der kommer vel nu og da Skibe ind med det nævnte Dybgaende, dog kun med mere eller mindre Havari ved at støde paa Barren. Det er passeret, at Skibe ved at slæbe over Barren har stødt saaledes, at Masterne er knækket, og et Skib maatte returnere ballastet til Evropa, begrundet paa Havari paa Barren.

Skibe af over 10'—11' Dybgaende faar i Reglen et Ophold udenfor Barren fra 14 Dage til en Maaned. At gaa til Ankers udenfor Barren er meget risikabelt, thi hvis det blæser op af SØ., er Skibet prisgivet til at drive i Land. At holde Skibet under Sejl klods ved Barren er meget vanskeligt begrundet paa den stærke Strøm, som ofte sætter Skibene langt Nord eller Syd over, og naar Vandet rejser paa Barren, og Skibet ikke er i Sigte, vil det som Regel være faldet, førend Skibet atter naar ind.

Efter Udtalelse af Kaptajnen paa den Slæbedamper, som til Stadighed gør Bartjeneste, er Barren saaledes for Tiden, at ingen Skibe kommer ud eller ind med et Dybgaende af 12' uden at støde. Naar man tager alt i Betragtning — den lange Tid for at losse og læste, i

Reglen 2 Maaneder, Opholdet ved Barren for ind- og udgaaende, og de stadig stigende Udgifter — bliver der næppe Overskud af Farten paa Rio Grande med de Fragter, som for Tiden er i Markedet.

I Rio Grande Havn er det nu ikke muligt at for- tøje et Skib sikkert mere, da Pæle og alt, hvad der var sat til at fortøje i paa Land, efterhaanden er rykket op og gaaet i Stykker, og da intet repareres igen, vil der i Tilfælde af haardt Vejr kunne ske store Havarier i selve Havnen.

Skibsførere.

Gensidig Anerkendelse af svenske og russiske Maalebreve. Efter at Deklarationen af 19. Februar 1903 angaaende gensidig Anerkendelse af svenske og russiske Skibsmaalebreve var udløbet, er der nu sluttet en ny Overenskomst mellem de to Lande, gældende for et Aar. I Overenskomsten hedder det bl. a.: „Svenske Skibe, der er maalt efter den Moorsomske Metode, skal i russiske Havne, lige saa lidt som russiske Skibe — deri indbefattet Skibene i det finske Register — der er forsynet med samme Maalebreve, i svenske Havne, være underkastet nogen Ommaaling til Hjælp ved Beregningen af de paa Netto Tonnagen hvilende Afgifter“.

(Hamb. Corr.)

En Fiskerihavn ved Syltholm. Efter Ind- bydelse af Rødby Byraad afholdtes d. 23. ds. i Rødby et af 2—300 Mennesker besøgt Borgermøde angaaende Anlæg af en Fiskerihavn ved Syltholm, hvortil Udgifterne efter Arkitekt Munch-Petersens Overslag vil andrage 385.000 Kr. Havnen skal efter Planen have en Dybde af 6—16 Fod, og der er indgivet Andragende om Stats- tilskud.

Efter at Sagen indgaaende var bleven diskuteret, vedtoges enstemmig følgende Resolution: „Forsamlingen billiger, at Rødby Kommune tilskylder til et Havneanlæg som det projekterede et Beløb paa c 100,000 Kr., at Kommunen anlægger Havnen og overtager dennes frem- tidige Drift, naar den er færdig, alt paa saadanne Vil- kaar, som Byraadet finder antagelige“.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 77/1907, afsagt 14. Aug. 1907.

Tiltalte K. J. F. B., der den 30/3 d. A. var blevet udmønstreret med S./S. „Dora“ som Fyrbøder paa ube- stemt Tid, rømte fra Skibet den 15/4 d. A. i Königsberg, fordi han var misfornøjet med Opholdet om Bord. Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 78/1907, afsagt 14. Aug. 1907.

Fyrbøderne A. V. L., J. P. G. M. og G. E. G. F. tiltales under Sagen for Overtrædelse af Sølovens § 297, og det er godtgjort, at de Tiltalte, der havde under- skrevet Forhyringskontrakt, hvorefter de forpligtede sig til at tage Tjeneste som Fyrbødere i S/S „United States“, og som skulde møde til Tjeneste den 7. ds. Kl. 6 Form., først mødte Kl. 6 1/2 uden at medbringe deres Arbejds- tøj, hvorefter de baade nægtede at gaa i Arbejde og at lade sig paamønstre Skibet.

Dømt efter Sølovens § 297 til hver især at betale til Statskassen en Bøde af 40 Kr. samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 79/1907, afsagt 14. Aug. 1907.

Tiltalte A. E. H., der den 28. Maj d. A. var bleven udmønstreret med S/S „C. P. A. Koch“ paa ubestemt Tid som Fyrbøder, rømte fra Skibet her i Kjøbenhavn, fordi han var misfornøjet med Tjenesten om Bord.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 81/1907, afsagt 21. Aug. 1907.

Tiltalte H. V. F., der den 10. Juli d. A. var bleven udmønstreret med S/S „Saxo“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, undlod den 19. s. M. efterat have faaet Landlov at vende tilbage til Skibet, idet han, der var bleven be- ruset i Land, heller ikke senere gjorde noget Forsøg paa at komme med Skibet.

Dømt efter Sølovens § 298 jfr. § 300 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at udrede Sagens Omkost- ninger.

Dom i S. S. Nr. 80/1907, afsagt 22. Aug. 1907.

Arrestanten B. L. H. tiltales under nærværende Sag for Rømning med Hyre. Han blev den 25. Juli d. A. forhyret med S/S „Schack Steenberg“ og modtog 10 Kr. som Forskud paa Hyren, der udgjorde 30 Kr. maanedlig. Efterat være gaaet i Land med Tilladelse den 28. f. M., mødte han ikke om Bord igen samme Dags Eftermiddag Kl. 6, som det var ham paalagt, og han meldte sig heller ikke senere til Tjeneste, idet han var misfornøjet med Forholdene om Bord i Skibet.

Arrestanten har anbragt, at han mente, at han kunde tilbagebetale det ham ydede Forskud paa Hyre ved Hjælp af sin Fortjeneste ved Losningsarbejde, som han agtede at paatage sig. Efter den af Arrestanten afgivne Forklaring om det af ham om Bord i Skibet efterladte Tøj, maa dette derhos antages at kunne dække det Be- løb, han er blevet skyldig til Skibet. Idet det under disse Omstændigheder findes betænkeligt at forudsætte, at Arrestanten har haft til Hensigt at tilegne sig det oppebaarne endnu ikke fortjente Hyrebeløb, vil han kun kunne straffes efter Sølovens § 298, og da han har hen- sidtet arresteret siden den 2. Aug. d. A., uden at Arresten kan tilskrives hans eget Forhold under Sagen, findes den litte Varetægtsarrest efter Analogien af Straffe- lovens § 58 efter Omstændighederne at kunne træde i Stedet for den Straf af kortere Tids simpelt Fængsel, som han efter den nævnte Straffebestemmelse i Søloven har forskyldt.

Aktionens Omkostninger vil være at udrede af Arre- stanten med Undtagelse af Salærerne til Aktor og De- fensor, 15 Kr. til hver, som efter Sagens Udfald findes at burde udredes af det Offentlige.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for September Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Det høje Tryk ved Azorerne er faldet lidt fra forrige Maaned, medens det islandske Minimum stadig ligger lige lavt. Vindstille med over 5 pCt. af alle Iagttagelser træffes endnu hyppigt over udstrakte Omraader selv bortset fra det ækvatoreale Bælte.

Værd at lægge Mærke til er den forholdsvis store Hyppighed af østlige Vinde mellem 10° og 30° V. Lgd. paa Ruten til New York og de hyppige, ja i Grunden overvejende østlige og nordlige Vinde i udstrakte Dele af de amerikanske Farvande Nord for Kap Hatteras—Bermudas Øerne. „Northers“ forekommer allerede nu og da i Meksiko Bugten.

Passatens Nordgrænse er allerede i Færd med at vige tilbage mod Syd; de øvrige Grænser for Passat og Monsun ligger i September gennemsnitlig saaledes:

NØ. Passat, Sydgrænse	13° 5 N. Brd. paa 21° 4 V. L.		
	12° 7 — - 26° 4 —		
SV. Monsun, Nordgrænse	9° 9 — - 23° 7 —		
	10° 3 — - 27° 1 —		
SØ. Passat, Nordgrænse	3° 9 — - 18° 9 —		
	5° 0 — - 27° 1 —		

Store Afvigelser fra disse Gennemsnitsgrænser kan dog forekomme i de enkelte Aar.

Storme. Trods Vejrets overvejende rolige Karakter tiltager dog Stormhyppigheden lidt midt paa Oceanet. Det paafaldende høje Procenttal (over 10 pCt.) paa 25°—35° N. Brd. 50°—55° V. Lgd. skyldes muligvis Orkanerne.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885 til 1896 faldt 24 eller 32 pCt. i September, der sammen med Oktober kan opvise det største Antal Orkaner. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan er en meget frisk, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ., navnlig naar der samtidig kommer svær SØ. Dønning. Ved den ringe Udstrækning af Stormarealet (under 400 Kml. i Diameter) giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

Taagehypighedens Maksimum er overskredet med August. Nu træffer man hyppigst Taage til Øst for 50° V. Lgd. ved Østranden af Banken; Damperruten fører paa et godt Stykke midt derigennem. Syd for en Linie Kap Hatteras—Azorerne—Gibraltar findes næsten ikke Taage.

Is. Under sædvanlige Forhold er Dampskibsruterne mellem Lizard og New York nu isfri.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil d. 19. August indløbne Ismeldinger, at der i Belle Isle Strædet indtil Greenly Island og udfor samme paa Damperruten til Pentland Firth og Kanalen indtil 49° V. Lgd. endnu stadig er set en Del Is. Ogsaa Øst for New Foundlands Kyst indtil 47° V. Lgd. forekommer Is.

Fra de forenede Damperruter mellem Evropa og New York foreligger endnu enkelte Ismeldinger.

Middelhavet. NV. Monsunen i det østlige Middelhav har i September mistet en Del i Udstrækning mod Vest. Mellem Gibraltar og Tunis er endnu ØNØ. Vinde fremherskende, men ogsaa disse er aftaget en Del, medens de vestlige Vinde er tiltaget noget. I den øvrige Del af Middelhavet er Vindene foranderlige, og i de mere indelukkede Dele som f. Eks. det tyhrrenske Hav forekommer indtil 20—26 pCt. Vindstille.

Stormende Vinde forekommer kun sjældent i September, og da ogsaa kun i den vestlige Del af Middelhavet.

Navigationsvæsnets Ordning.

Nogle Bemærkninger i Anledning af Kommissionensbetænkningen.

Vi har modtaget følgende:

I.

Det er med en ejendommelig Følelse jeg har afsluttet Gennemlæsningen af den Betænkning, der er afgivet angaaende Navigationsvæsnets Ordning. Hvor er jeg især bleven skuffet ved at se den Betænkning, som Flertallet har opgivet. Dette Flertal udgøres jo væsentlig af Mænd, der maatte tænkes i særlig Grad at kunne repræsentere det praktiske Sømandsliv, og jeg havde da ventet fra den Side at se fremsført jævne, overkommelige Krav, der sigtede baade til Dygtiggørelse af vor Navigationstørstand og til at bevare for denne de mange unge fra de smaa Hjem, som vi hidtil har set arbejde sig op til gode og ledende Stillinger indenfor vor Skibsfart. Men allerførst havde jeg dog ventet, at de Mænd, der repræsenterer det praktiske, vilde have underbygget hvert af Kravene og Forslagene, de stillede, med gode, klare Grunde.

Og i alle disse Forventninger føler jeg mig skuffet, thi jeg kan ikke i Flertalsbetænkningen finde stort andet end Gentagelse af de Skrivelser fra „Fællesrepræsentationen“ og „Foreningen til Søfartens Fremme“, som for en Del havde Kommissionens Nedsættelse til Følge — men disse Gentagelser støtter sig ikke til Grunde, gode, klare Grunde, men kun til Paaastande. Et kummerligt Udbytte af 3 Aars Arbejde, synes det mig. Kommissionens Formand, Admiral Wandel, siger i sin Votering „— de Forhandlinger, der er ført i denne Kommission, har ikke kunnet forandre mit Standpunkt, ja, jeg maa udtale, at jeg har savnet virkelige Argumenter“. Det er en drøj Mundfuld, men efter Betænkningens Gennemlæsning kan jeg kun give ham Ret. Admiralen slutter sig jo selv isøvrigt væsentlig til Ministeriets i Kommissoriebrevet angivne Stilling: „Ministeriet anser Grundlaget for den nuværende Ordning — i det hele taget at være betryggende“, og rolig Overvejelse vil sikkert ogsaa faa det absolute Flertal af vore Søfartsinteresserede til at godkende dette, fremfor at komme ind paa Flertallets Planer.

Mindretallet skulde jo nærmest repræsentere Teorierne, det er jo Navigationsdirektøren og to Skolemænd, men jeg kan ikke nægte, at det har været mig velgørende at læse dettes praktiske Betænkning, thi selv om jeg ikke i alle Punkter kan tiltræde denne, saa maa jeg og sikkert alle indrømme, at det er et saare grundigt Arbejde, hvor man overalt giver de gode, klare Grunde og tabellariske Oversigter, der gør det muligt at overveje Tingene, og en ganske særlig Tak vil jeg bringe det for den Oversigt, det til sidst giver over Forholdet mellem Kravene i Danmark af 1892 og Tyskland af 1904, og hvoraf det klarligt fremgaar, at vore Krav af 1892 endnu er et godt Stykke til Luvart af de tyske kun 3 Aar gamle Krav, thi der ud fra rejser sig det Spørgsmaal uvilkaarligt: Men er det da i det hele saa overvældende nødvendigt at bebyrde vor søfarende Ungdom med ny, store Krav, naar de store Nationer med de meget større Skibe endnu ikke er naaet nær op til vore nuværende? Paa det Spørgsmaal synes mig kun der kan blive ét praktisk Svar, og det maa være et stort, stort Nej. Og endnu gunstigere stiller Forholdet sig for os over for den ny norske Ordning af 1906.

Vi lever i Kompromisernes Tid, og der kunde jo da være en Mulighed for at Ministeriet vil søge at gaa en Mellemevej mellem de to Betænkninger, men selv dette vilde føre alt for langt. At der er Forandringer i det bestaaende, der er ønskelige, det er ikke svært at se, men det ny maa ligge mellem det nuværende og Mindretallets Forslag, om det ikke skal føre til Udelukkelse af mange af de Kræfter, vi ikke har Raad til at undvære i vor Sømandsstand.

II.

Hvad nu Flertalsbetænkningen angaar, da kræver den jo først en Styrmandseksamen, der er beregnet paa at kunne tages paa 12 Maaneder, derefter mindst 2 Aars Søfart og en tvungen Skibsførereksamen, der tænkes taget paa 6 Maaneder. Disse Skoletider ser jo ret rimelige ud, men det er desværre kun Paastande, og i Virkeligheden vil det stille sig ganske anderledes. Allerede nu er Gennemsnitstiden ved Skolerne 13 Maaneder, ved Kjøbenhavns Skole 14 Maaneder. Af de gamle Krav stryges kun Maskinlære, medens den for alle Eleverne vanskeligere Fysik bibeholdes. Lad dette betyde 1 Maaned mindre Skoletid, hvad det i Praksis næppe bliver, thi Undervisningen vil vist nødvendig blive anlagt efter det store Flertal, som ogsaa fremtidig vil tage Maskinlære med straks, og de sparede Timer vil da ikke mærkes synderligt. Dertil kommer, at der med kun 2 Eksamensterminer i Stedet for 3 vil blive sjældnere Lejlighed til at blive indstillet. Men saa lægges der til: Større Krav i Dansk — der alt nu er et vanskeligt Fag — Engelsk, mere Søret og dertil et stort Fag: Sømandskab. Og til Trods for alle disse Forøgelsér skal Eksamen kunne tages paa kortere Tid end nu. Aldeles umuligt! Nej sig 18 Maaneder, saa kommer vi Virkeligheden nærmere. Hvordan Skolebestyrer Neergaard har kunnet skrive under paa dette er mig en Gaade — med mindre der nu bruges altfor urimelig lang Tid, hvad jeg dog ikke kan indrømme. Saa til Søs i 2 Aar, og det under Forhold, hvor, trods alle Paastande, adskilligt vil gaa i Glemme, og derefter paa Skolen igen. Han vil nu som Regel være c. 25 Aar; at stifte Familie vil endnu for ham være det samme som at spærre sig selv Vejen fremad. Den nuværende 2den Afdeling kræver, naar alle Kundskaber fra 1ste Afdeling er friske, 4 Maaneder, og det er et Ønske fra mer end én Lærer, at der kunde have mere Tid. Den faas nu, men samtidig skærpes Kravene, og 1ste Afdelings Pensum skal for en stor Del repeteres — de 6 Maaneder bliver næppe tilstrækkelig. Det er meget store Krav at stille, og det ikke mindst, naar Opnaelsen af Skibsførerpost til syvende og sidst ikke er afhængig af disse Eksaminer, men oftest af at Vedkommende kan møde med c. 25,000 Kr. at sætte som Part i Skibet.

Mange vil afskrækkes fra i det hele at begynde den Løbebane, og vi vil faa mange flere Styr mænd, der vil søge i Land ved første Lejlighed.

Saa gaar Vejen om ad Skoleskibene. Ja, men det er jo netop en af de store Ulykker i de engelske Skibe, at der foran Masten lever et Folk, der aldrig kan gøre sig Haab om at komme ind i Officersrækkerne, de Pladser, er forudbestemt til Apprenticerne, og derfor er der intet Fremtidsmaal for de Folk. Sandelig er vor danske Sømands-Ungdom, hos hvilken der som Helhed spores en stadig større Fremadstræben, for god til at gives saadanne Kaar.

Hvad nu det ny Fag Sømandskab angaar, da viser erfarne Mænds Udtalelser, at man i andre Lande nærmest betragter det som Nonsens. Hvorfor skal vi da have det; der er andre Veje, ad hvilke Kusk Jonsens fortrinlige Bog kan lægges i hver ung Sømands Haand, og lad den kun kræves af dem f. Eks. for at faa Matros-certifikat, det vil lægge Alvor ind i mange mindre vel anvendte Timer om Bord, og det vil ans pore de Overordnede til at være med i denne Uddannelse.

En saadan Prøve kunde afholdes overalt i vore Havnebyer eller i det fremmede, hvor 3 Skibsførere er villige til at være Censorer.

Og Maskinlære. Man vil have den bort fra Sejlskibsstyr mændene, samtidig med at Bygningen af Motorskonnerter netop er ved at tage Fart, og samtidig med at man i Skoleskibet „Viking“ og andre større Skibe har en fuldstændig Dampmaskine til Losning og Manøvrering. Det vilde jo være absurd, om ikke alle vore unge Styr-

mænd tog den Smule med, naar de kan, hvad de jo hidtil har vist at kunne. Det vil ikke være rigtigt at friste de unge til at spærre sig selv Vejen til at gaa over fra Sejl- til Dampskibsfart. Der var mange af de ældre, der beklagede, at de ikke havde Eksamen i Maskinlære, hvorfor føre de Unge ind i det samme.

Vejen til Styr mænd i Sejlskibene her hjemme ligger jo langt snarere i den foreslaaede Udvidelse af Fiske-skippereksamen: Dog maa Kravet om 4 Aars Søfart efter det fyldte 15. Aar, inden denne Eksamen aflægges, absolut revideres. Den vilde være ganske umulig blandt Fiskere, saadan som vore Forhold er her hjemme. Jeg skal endnu kun pege paa et Par Ting i Flertalsbetænkningen. Der er nu f. Eks. Side 7 fremsat den Paastand, at Sømændene ser sig om efter den Skole, der har Ord for hurtigst at fuldende Forberedelsen. Men Beviset mangler. I Mindretallets Betænkning findes en Tab. 12, der viser, at de Skoler, der har den længste Forberedelsestid har de fleste Elever. Der er altsaa bevist netop det modsatte!

Samme Side fortælles, at de private Skoler kommer i Afhængighedsforhold til Eleverne — men Beviset mangler; og alle der har færdedes ved Skolerne og ikke blot ved en enkelt, ved, at dette Forhold under den nuværende Navigationsdirektør ganske er ophævet.

Side 8 paastaas i Virkeligheden baade at Lærerne ved Eksaminationen dækker over Hullerne i Eksaminandens Viden, og at Kommissionen er for mild i sin Bedømmelse — men Beviserne? Det er let nok at gøre Paastande, men det er smukkere at bevise dem, og det turde dog være, at Tabellerne, der findes andet Steds i Betænkningen viser noget andet, viser at de Modenhedsbeviser, der nu udstedes af Skolerne, virkelig er, hvad de skal være. Forøvrigt mener jeg personlig, at Grænsen for bestaaet, der nu er Middelkarakteren 3 burde være 4, altsaa 84 i Stedet for 63.

III.

Mindretallets Betænkning er jeg i Henhold til ovenstaaende naturligvis gladere ved, men jeg mener det mærkes stærkt, at man i Haab om at kunne faa afgivet en enstemmig Betænkning, har ladet sig trække nærmere til Flertallet, end man egentlig har Lyst til.

Naar Enstemmighed kunde opnaas, vilde jeg finde dette ret rimeligt, men naar dette dog ej lod sig gøre, da vilde jeg ønske, vi havde faaet Mindretallets Mening uden Hensyn til andre. Man mærker det særlig paa den Ulyst, hvorved Mindretallet gaar med til Kravene om Sømandskab og tvungen Skibsførereksamen. Det første er væsentlig samlet sammen fra forskellige andre Fag, byder altsaa ikke videre nyt udover Navnet. Jeg ser jo nok, at dette Blads Redaktion i Bladets Nr. 30 prøver at hævde, at alle Flertallets Krav kan rummes i Mindretallets Forslag, men det har Redaktionen ikke Lov til, da det modsatte udtrykkelig er nævnt i Mindretallets Betænkning Side 40. Samtidig oplyses, at Gennemsnitssejladsen for Styrmandselever er for Tiden 57 Maaneder, hvoraf 84 pCt. i Sejlskibe, hvilket under god Ledelse maa kunne give fornødent Indblik i Sømandskab.

Mindretallet foreslaar jo, at der mellem Styrmands- og Skibsførereksamen kun skal være 1 Aars Sejlads, og gør forøvrigt udmærket Rede for, at Udbyttet af denne Mellemsejlad endelig ikke maa overvurderes. Men jeg har en stærk Fornemmelse af, at Mindretallet vilde have været bedre tilpas ved helt at kunne stryge denne Ordning, gøre den 2den Eksamen frivillig og lade den enkelte Elev afgøre, hvor mange af Fagene han mener at kunne magte. Saa faar Rederierne efter deres Fordringsfuldhed vælge mellem dem, og den enkelte har faaet Lejlighed til at naa saa langt, som hans Pung og Evner rækker.

Endelig skal det paaskønnes, at Mindretallet tager afgjort Afstand fra den Tanke, at kun en enkelt Skole skulde have Ret til Undervisning til Skibsførereksamen.

Tilsidst kun dette: Har Mindretallet dog ikke Ret i, at Standen som saadan ikke kan fordrø mere, end at vore Navigatører skal kunne føre Skibene hurtigt og sikkert over Søen, mens Flertallets Krav om, at de skal gøres til udlærte Jurister, Mæglere og Sprogmand maa overlades til de enkelte Rederiers private Initiativ at gennemføre.

IV.

Der kunde endnu være adskilligt at skrive i denne Sag, baade om Eksamenkommissionen og Sammensætningen af Undervisningsraadet m. m., men lad mig nu slutte med at fremsætte et positivt Forslag:

1. Der indføres særligt Matrosertifikat.
2. Fiskeskipperprøven udvides.
3. Den som har 1 og 2 kan blive Styrmand i Sejl-skibe indtil 150 Tons og senere Fører.
4. Styrmandseksamen bliver omtrent som af Mindretallet foreslaaet; helst Maskineksamen med.
5. Den udvidede Eksamen kræves kun som Fører af Passagerskibe i oversøisk Fart. Er iøvrigt frivillig, mange eller faa Fag efter Evne. Men den kan kun tages af den, der har sejlet som Styrmand 1 Aar.
6. Rederierne opfordres til at oprette et statsunderstøttet Kursus til videre Uddannelse for dem, der maatte ønske det. For at komme paa dette vil disse naturlig kræve den udvidede Eksamen bestaaet.

Vilde vi ved en saadan Ordning ikke have alt, hvad vi i Øjeblikket behøver og have Muligheder for at gaa videre, efter som Udviklingen maatte kræve?

For os som de smaa at ville være i den Grad foran alle andre, som der nu slaas paa, vil volde overordentlige, vistnok uovervindelige Vanskeligheder.

Sømandshøjskolen i Svendborg, August 1907.

Vilh. Rasch.

Uden iøvrigt paa det nærværende Tidspunkt at indlade os paa nogen Diskussion af ovenstaaende Indlæg, skal vi i Anledning af en Bemærkning, som den ærede Indsender retter mod „Dansk Søfartstidende“s Redaktion, blot henlede Opmærksomheden paa en lille Unøjagtighed i Referatet af vor Oversigt over Fordringerne i Sømandsskab.

Det er sandt, at vi har hævdet — og stadig hævder — at alle Flertallets Fordringer kan indeholdes i de af Mindretallet opstillede Krav, men den ærede Indsender overser uheldigvis, at det umiddelbart derefter tilføjes, at det saaledes vil komme til at afhænge af en nærmere Fortolkning, om der er nogen egentlig Forskel mellem de to Forslag. Med en Række Fordringer som de af Mindretallet opstillede, vil det altsaa stedse komme til at bero paa Navigationsvæsnets Ledelse, hvor meget der skal kræves i Sømandsskab, og det nytter saaledes kun lidt, at Mindretallet i sin Betænkning indfører en ret svævende Bemærkning om, at Kravene ikke bør være nær saa omfattende som af Flertallet ønsket.

At Navigationsvæsnets Ledelse netop i Øjeblikket er identisk med Kommissionsmindretallet kan jo dog kun betegnes som et Tilfælde. *Red.*

Hvilke er Skibsførernes store Opgaver?

Fra Kiel skrives til os d. 25. ds.:

Diskussionen om Udsalg af Drikkevarer i Dampskibene er sluttet og kan uden Skade være det, og i

Bladets Nr. 33 har Kapt. N. W. Schmidt paa Opfordring af Redaktionen fremlagt det afgivne Stemmetal.

Kapt. S. synes at være godt tilfreds med det opnaaede Resultat, og ved en overfladisk Betragtning ser 43 Stemmer mod 1 jo ogsaa meget smukt ud, men ved lidt nøjere Eftersyn kommer man let til det modsatte Resultat.

Naar man betænker, at Kapt. S. gennem „Dansk Søfartstidende“ har henvendt sig til c. 450 Dampskibsførere, saa vil — selv om man naturligvis af disse maa stryge en god Portion som fuldkommen indifferente, og som maaske slet ikke er Læsere af Søfartstidende — 44 dog stadig være et meget lille Tal af dem, som kan tænkes at have læst og interesseret sig for Spørgsmaalet. Paa hvilken Side Resten staar er ikke godt at vide, men det ligger nær at antage, at de har betragtet Spørgsmaalet som saa ligegyldigt, at de hverken har villet stemme for eller imod, og det vil vel ogsaa forstaaes, at de der var mod Kapt. S., ikke havde samme Grund som de der var med, til at indsende deres Stemmeseddel.

Kapt. S. gaar derefter over paa den anden Bø og retter det noget mærkelige direkte Spørgsmaal til mig: „Hvilke er Skibsførernes store Opgaver“, og om jeg har foretaget eller agter at foretage noget til deres Løsning. Jeg skal nu først svare Kapt. S., at naar jeg i mit forrige Indlæg her i Bladet til Slut udtalte, at der muligen kunde være større og vigtigere Opgaver at samle sig om, end den Sag Kapt. S. havde taget op, saa ligger deri aldeles ikke en Forpligtelse for mig til at staa færdig med et Program, som skulde løfte Skibsførerne over alle Vanskeligheder, denne Udtalelse var ment i al Almindelighed, maaske ogsaa noget med Henblik paa, at et Rygte, den Gang og noget før, stærkt udpegede Kapt. S. til en ledende Stilling indenfor vore Skibsførerorganisationer, hvormed det vist var Meningen at indlede en ny Æra i vort Foreningsliv. Det forekom mig da lidt mærkeligt, at netop Kapt. S. lagde ud med en Sag, som i sig selv vel var ubetydelig nok, men som ved den Maade den fremførtes paa, let kunde give Redere, Assurandører og andre i Skibsfarten interesserede en falsk Forestilling om Forholdene om Bord, og den indeholdt i sig et Nødraab til Rederiforeningen om Hjælp paa et Omraade, hvor vi har de bedste Midler i Hænde til at hjælpe og klare os selv. Forbud avler Overtrædelser, lad os derfor faa saa faa af dem som muligt og lad os hellere indenfor vor egen Kreds arbejde hen til, at slige Forbud er unødvendige, og paa det nu uddiskuterede Omraade er det sikkert helt overflødig.

Hvad endelig selve Spørgsmaalet „De store og vigtige Opgaver“ angaar, kan de i det store og hele betegnes som Varetægelse og Beskyttelse af vore Interesser; deri er naturligvis intet nyt, kun er Forholdene nu noget forskellige fra, hvad de har været før, og Maade og Midler til at virke paa og med maa vel forandres derefter, en nærmere Diskussion derom hører dog næppe hjemme i „Dansk Søfartstidende“s Spalter, men maa være forbeholdt Foreningslivet eller Foreningspressen, hvis en saadan haves. Dog kan det vel anføres her, at Beskyttelse af vore Interesser for nylic har været meget paakrævet, da der som bekendt foretoges et rask Angreb paa den Autoritet og Særstilling, som man hidtil har antaget var inderlig forbundet med Stillingen som Skibsfører, og som i hvert Fald ingen søfarende Nation endnu har turdet rokke ved. I første Omgang skete der ganske vist ikke stor Skade, men der er spaaet, at i næste Omgang skal Søloven forandres og derved opnaas, hvad ikke lykkedes i første. Nu gaar Spaadomme ikke altid i Opfyldelse, men det vil dog maaske være sikrest baade for Skibsførerne og deres Organisationer at have Øjne og Øren aabne i nær Fremtid.

Kapt. S. vil vide at den enkelte ikke magter stort; kun ved Sammenslutning og godt planlagt Arbejde kan der udrettes noget, og alene af den Grund er han ikke

berettiget til at vente saa meget af mig alene, og jeg har ikke tænkt at gøre mig til Midtpunkt for en ny Sammenslutning. De alt bestaaende Skibsførerforeninger vil forhaabentlig kunne magte de Opgaver, som vil komme til at foreligge, men de maa naturligvis kraftig understøttes af Skibsførerne selv først og fremmest ved Tilslutning til Foreningerne, men ogsaa paa andre Maader, og Foreningerne burde paa den anden Side sætte sig i livligere Rapport til deres søfarende Medlemmer, end det hidindtil har været Tilfældet.

Af det her anførte turde det fremgaa, at min lille Slutningsbemærkning ikke har været helt ud i det blaa, men hvis Kapt. S. paa den anden Side i den har set et Løfte om, at jeg skulde være i Besiddelse af Midler, som i en Haandevending kunde bære ud over alle Skær, da beklager jeg for denne Gang at maatte skuffe.

A. N. Petersen,
Fører af S/S „Agnete“.

Fragtmarkedet.

Selv om der i de fleste Retninger endnu ikke kan konstateres nogen effektiv Bedring i Retning af højere Rater, synes der gennemgaaende at være kommen en bedre Undertone til Stede, og som Sagerne staar i Øjeblikket hører der slet ikke saa forfærdelig meget til, at Fragterne skal begynde at gaa op. Blot noget stærkere Begær fra La Plata vilde hjælpe godt, thi da vil Dampene ikke blive sendt ballastet derfra til Nordamerika og Indien; disse Markeder har nemlig i den sidste Tid faaet en Del billige Baade derfra. Iøvrigt er La Plata Markedet allerede stæget lidt siden vor forrige Beretning, rigtignok kun 6 d. pr. Ton, men det er dog altid en Bevægelse i den rigtige Retning. Sortehavet er ikke daarligere, end det var for en Uge siden, til Trods for, at Tilførslerne af Korn lader meget tilbage at ønske, men Rederne kæmper ogsaa energisk for at holde Markedet oppe. Desværre begynder nu Opholdene at melde sig i Nikolajeff og Odessa, i hvilke Havne der nu er mindst 1 Uges Tørn. Ned til Middelhavet etc. maa Kulfragterne nærmest betegnes som en Kende fastere, medens de ad Østersøen til er stæget yderligere ved et fortsat godt Begær for hele September Maaned, og Aarets højeste Rater er betalt i de sidste Dage, Rater, der er ekseptionelt høje for Aarstiden, og som giver pæne Overskud, naar blot Ekspeditionerne er nogenlunde, men desværre er dette ikke altid Tilfældet. Navnlig Burntisland og Methil har i den sidste Tid givet meget lange Ekspeditioner, hvorimod Tynen, Blyth og Humber synes at være en Ubetydelighed bedre. Hjem fra Østersøen har der været sluttet ikke saa lidt, næsten udelukkende Trælaster, og Fragterne, navnlig fra Finland, er gennemgaaende igen lidt højere. Der kan i det hele taget ikke siges andet, end at Nord- og Østersømarkedet betaler ret høje Fragter nu, men desværre beskæres Fortjenesten jo altid noget ved Opholdene og de dyre Kul. Prisen paa Bunkerkul er nu mindst 50 pCt. højere end forrige Aar paa samme Tid.

Det østlige Marked er fast, og der er Begær for Tonnage lige til Begyndelsen af det ny Aar. Kurrachee har gentaget 17/3 til udsøgt Havn pr. prompt, 17/9 pr. Oktober, 16/9 pr. November, December, medens Bombay fragtede til 19/6 à 20/ pr. Ton Dødvægt pr. November, December og 19/3 pr. Februar. Kalkutta har sluttet mange Baade i lokal Baadfart og nogle enkelte til 25/ for Jute til Dundee, 13/9 til Barcelona. For Sukker fra Java sluttedes et Par enkelte September Baade til 28/ U. S. eller Evropa, hvilket er Aarets Toprate.

Sortehavet etc. har ikke taget særlig mange Baade,

og da der ikke ventes særlig store Korntilførsler med det første, er Udsigterne ikke de bedste. Fra Odessa eller Nikolajeff til London eller Rotterdam betales 9/6 à 10/ pr. August, September, medens Sulina sluttede lidt til 10/ L. H. A. R. 11/3 for mindre Baade N. C. Fra Novorossisk til Danmark betales for en prompt 4,000 Tons Baad 12/ én, 12/3 to Lossehavne, Option, Oljekager 1/6 ekstra. Azow er paa det nærmeste uforandret og har fragtet en Række Baade til 11/ Rotterdam, 11/3 „any“, Option Hamburg 6 d. ekstra. Donauen er stille paa Basis af 12/ N. C. for mindre Baade. For Erts fra Poti sluttedes en 3,700 Tons Baad til 13/3 Rotterdam.

Middelhavet har ikke fragtet meget, da Befragterne kun modstræbende har villet gaa ind paa Redernes Forlangende. Aleksandria betalte 10/ for Bomuldsfrø til London for en prompt Damper, men ellers har der kun fundet nogle faa Ertsbefragtninger Sted. Der betales blandt andet 8/7½ Limunabarrow, 8/3 Port Vendres/Rotterdam, 8/ Marbella/Rotterdam, 11/ Huelva U. S. Fra Bilbao er Fragterne knapt saa faste, og der sluttedes til 4/3 à 4/6 Cardiff, 4/9 Tyne Dock, 5/3 Middlesbro, 5/6 Glasgow.

Nordamerika har fragtet lidt mere end de nærmest foregaaende Uger, uden at Raterne dog endnu viser nogen Bedring. For Korn fra nordlig Havn betales kun 1/7½, og fra Golfen 2/½ paa Netto Charter. Fra Golfen sluttedes saa lavt som 9/ à 9/3 U. K. eller Kontinentet pr. prompt, 9/6 pr. November. Træfragterne fra Golfen er tarvelige paa Basis af 75/ for større Baade pr. prompt til U. K. medens 80/ betales fra Pensacola for en mindre Baad pr. September. For Bomuld fra Savannah sluttedes en enkelt Baad eller to til 27/6 pr. September.

For Petroleum betales 21½ Cents New York/Shanghai, og for Kul fra Norrfolk 4½ Dollar til Manilla for adskillige Baade.

La Plata Markedet har bedret sig en Smule grundet paa at saa mange Baade, som havde losset Kul dernede, blev sendt bort i Ballast, men Begæret efter Tonnage er endnu meget ringe. For prompt Lastning betales fra St. Lorence Grænsen til U. K. eller Kontinentet 10/, fra Buenos Aires 8/6, hvilket er en Stigning af 6 d. i Ugens Løb.

Østersømarkedet er fast, men der findes saa at sige ikke andet end Trælaster foreløbig. Høsten bliver sen i Rusland, og Korn kan næppe ventes frem førend om nogle Uger. Et Par enkelte prompte Dampere sluttedes dog fra Petersborg til 12½ Hvedebasis London eller Rotterdam og 1/3 noteres nu. For Pulpwood betales Rm. 24 à 25 pr. Favn til Rotterdam, Frcs. 34 Terneuzen og 26/6 noteredes for Props til West Hartlepool. Fra Kronstadt eller Petersborg kan faas 24/6 D/B. Maks. 1/3 Boards, 26/ til London. I Riga Markedet er der ingen Forandring, der noteres 24/ D/B. til London, 29/ Manchester, Frcs. 30 Antwerpen, Frcs. 32 Rouen, Hfl. 13/ Lumpsum til Holland. Libau noterer 1/ Havrebasis til London, og for D/B. til Tynen kan faas 24/. Fra Windau kan faas Frcs. 32/33 pr. Favn Props til Rotterdam, 8/6 for firkantede Sleepers til Swansea. De tyske Havne har ikke meget at byde paa. For Sveller fra Memel til Plymouth noteres 7/3, og for skaaren Last til Holland omkring Hfl. 13. Königsberg er næsten ganske livløs. Fra Botten har der fundet mange Forretninger Sted, og Raterne har en fast og stigende Tendens. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi 25/ D/B. Delast Boards Trangsund/London (1,150 Stdr.), 32/6 D/B. B. Uleåborg og Piteå/Liverpool (1,100), 26/ D/B. 1/3 Boards 2 sydfranske Havne/Hull (750), 29/ D/B. Kemi/Barry (700), Frcs. 57 to Pladser Wyborg Distr./Aleksandria (1,600), Frcs. 33 pr. Favn Shortprops Wyborg/Calais (1,100 Fvn.).

Kulfragterne er fastere til Østersøen, svagere til La Plata, og paa det nærmeste uforandret i andre Retninger. Der har været fragtet livligt i Ugens Løb, men gennemgaaende har Ekspeditionerne været utilfredsstill-

lende. Fra Østkysten (Tyne, Blyth eller god Firth of Forth Havn) har der bl. a. været betalt 4/6 à 5/3 til Kronstadt (6/6 og 6/7½ betales fra Grimsby), 5/1½ Stockholm, 5/ Neufahrwasser (2,000), 4/7½ Pillau (2,700 med 800 Tons Losning), 6/ Kiel (1,500/1,800), 6/4½ Odense (600), 3/9 à 4/7½ Rotterdam (3,200), 7/ Oporto (1,200), 6/ Lissabon (2,850), 7/ Genua (3,200), 5/6 Savona (5,500). Fra Cardiff er der sluttet til 6/6 Kronstadt, 8/ Königsberg (850), 6/6 Kjøbenhavn, 5/3 Rouen, 4/3 Calais, 4/4½ Havre, 5/9 Lissabon, 6/9 Barcelona, Frs. 6,75 Marseilles, 6/ Genua, 5/9 Aleksandria, 4/7½ à 4/9 Port Said, 7/ Las Palmas, 17/ à 17/3 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebøgen, Østnorge og Vest-sverig til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er Markedet uden væsentlig Forandring siden sidste Beretning, dog er der i Maanedens Løb købt ret betydelige Partier til England, hvoraf flere Sejlskibslaster som i Forbindelse med flere tidligere prompte Laster giver Fragtraterne en fast og stigende Tendens. Hertil bidrager ogsaa tyske Nordsøhavne med en Del prompte Ladninger.

Returlaster af Clay, Oljekager, Kul etc. er ligeledes lønnende specielt Kullaster, hvortil der fremdeles mangler prompt Tonnage, og Raterne er nærmest stigende, men Tørnen er noget lang paa de enkelte Havne.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

116 Stdr. blandet Trælaster Gøteborg/Gr. Yarmouth Lumpsum £ 175, 110 Stdr. D/B. B. Kotka/St. Valery s/s 52 Frs., 85 Stdr. D/B. B. Sundswall/Pont l'Abbe 54 Frs., 320 Tons Oljekager Chanteney/Danmark eller Vestsverig 14½ Frs., 300 Tons Oljekager Havre/Danmark 12 Frs., 390 Tons Kul Leithfjord/Kjerteminde 8 £ 10/, 155 R.-T. Johannesbrød Faro/engelsk Kanal-havn 15/, 320 Tons Salt Lissabon/Østnorge 120 Øre pr. 140 Liter.

Noteringerne er som sidste Uge dog med et Tillæg af 1/3 pr. Stdr. fra Bottenhavet til engelske Havne, medens Islaster fra Østnorge er meget faa, og fra vest-franske Havne er nogle Byglaster 200/350 Tons fremme til belgiske Havne til 12½ à 13 Frs. pr. Ton.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da ser det ved-blivende ret godt ud; ganske vist gaar det noget trent med Korntrafikken paa Grund af det daarlige Høstvejr, men forhaabentlig sker der vel snart en Forandring til det bedre heri.

ab Memel, hvorfra ingen Kornlaster udbydes endnu, noteres dor en Del Trælaster, saaledes til Kiel, Rends-burg 20 à 21 Mark, Hamburg 25 à 26 Mark, Geeste-münde 28 à 29 Mark pr. Stdr., endvidere Stav til West Hartlepool 9 £ pr. Mille.

ab Königsberg er Markedet ikke saa lidt liv-ligere; der noteres Oljekager til Danmark, Sverig, Øst-kyst Slesvig Holsten 13 à 14 Mark samt til Østkyst England 1/9, Engl. Kanal 2/, Guernsey, Jersey 2/1½ à 2/3 Hvedebasis. For Nedlaster til Königsberg noteres ret gode Rater, saaledes for Cement fra Aalborg 75 à 80 Pf. og fra Wolgast, Stettin 65 à 80 Pf. pr. Fustage.

ab Danzig noteres ogsaa i denne Uge flere Lad-ninger Rug baade til Danmark og Sverig 5 Mark, end-videre Sukker (100 Tons) til Wiborg 6 à 7 Mark, Me-lasse til Bristol 9/ à 9/6.

Fra de øvrige tyske Østersøhavne er der ikke videre Forandring, Stettin synes dog i den senere Tid at være bleven bedre, men med Kornlaster er det næsten kun Rostock, der kan optage Sejlere herfor; der noteres ved-blivende 3½ Mark til Danmark, Sundhavn, derimod er et større Parti Havre og Rug, som skulde have været afladet fra Barth og nærliggende Pladser foreløbig gaaet ud af Markedet, da Afladeren ikke kan levere.

ab Hamburg og Bremen er Fragtmarkedet lige fast, og der slutes for Majs til Danmark til omkring 6 Mark.

Hvad Stentrafikken angaar, da er det for Sydsverigs Vedkommende uforandret. Halmstad og Warberg er begge flove, hvorimod Lysekil er bedre og noterer til Königs-berg 5¼ Mark, Stettin 5 Mark for Gadesten samt til Riga for Feldspat 7 Mark.

ab Laurvig noteres kort Props til Leithfjord 20/, Bloksten til Wismar og Stettin 6½ Mark, samt Feld-spast til Boulogne fra Kragerø 10 Frs.

ab Kjøbenhavn har det ogsaa i sidste Uge været smaat med Skibe, der blev bl. a. sluttet for Majs til Stege 10 Øre, Masnedsund 11 Øre, Rønne 13 Øre pr. Centner.

Ugens Havarier.

Margrethe, Dpsk. af Aalborg, har, paa Rejsen fra Hjem-stedet til St. Petersborg med en Ladning Kridt, været paa Grund ved Falsterbo. Skibet, der er indkommet hertil Kjøbenhavn i stærkt læk Tilstand, maa losse og reparere.

E. M. Dalgas, Dpsk. af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Brahestad til Antwerpen med en Ladning Træ, haft meget storm-fuldt Vejr og faaet stærk Slagside, saa at en Del af Dækslasten maatte kastes over Bord. Skibet er ankommet til Bestemmelsesstedet.

Else, Jagt af Mariager, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Holbæk med Cement sunken paa »Grønne Revle« ved Indsejlingen til Issefjorden. Besætningen, som bestod af 2 Mand, maatte søge op i Rigningen, hvor den hele Natten maatte opholde sig, til der om Mor-genen blev ydet den Hjælp af Fiskerbaaden »Guldborgsund«. Jagten, der var bygget af Eg i Kiel i 1861, maalte 14 Netto Røg-Tons.

Vorator, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Kotka til Bremen paa Grund mellem Bræmerhaven og Brake og maatte have Assistance for atter at komme flot.

Ruth, Dpsk. af Gøteborg, blev, paa Rejsen fra Hjemstedet til Königsberg med Sild, paasejlet, da det laa til Ankers ud for Taar-bæk, af finsk Bark »Victoria«. »Ruth« fik en Del Skade paa Forskibet, samt Fokkemasten knækket. Finnen, der indrømmede sin Fejl, be-talte straks en Skadeserstatning.

Mauranger, Dpsk. af Bergen, kom ved Udsejling herfra Kjøbenhavn, hvor det havde været inde for at fylde Kul, paa Grund paa Stubben. Det lykkedes Skibet i Løbet af Dagen at komme flot ved egen Hjælp, og efter at Dykker havde erklæret det for sødygtigt, at fortsætte Rejsen til Bestemmelsesstedet Caen.

Sigrid, Skonnert af Brantovik, er paa Rejsen fra Byske til Skjelsker med Træ grundstødt ved Kvarken og er løben fuld af Vand. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 21. August blev en ny Fragtdampor, bygget for Reg-ning det tysk australske Dampskibsselskab i Ham-burg, sat i Vandet fra Flensborg Skibsbygnings-selskabs Værft. Skibet, der fik Navnet »Osabrück«, har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 400' 00", største Breddo 50' 10", Dybde (moulded) 27' 9". Lasteevne c. 7,000 Tons.

Den 24. Aug. blev hos Aktiesselsk. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft en ny Sandpumpedamper sat i Vandet. Skibet, der bygges for Regning Frederiksholms Tog- og Kalk-værk, korrespon. Reder A. Stoffregen, fik Navnet »Frederiksholm«.

Fra Skibsbygmester J. Ph. Jørgensens Værft paa Thure blev d. 20. ds. en ny 3/m. Skonnert »Laurits« sat i Vandet.

Skibet, der i Følge »Lgl. Avis« maaler 182 Brutto-Tons, er byg-get til Veritas' bedste Klasse. Det bliver hjemmehørende paa Thure og skal føres af J. Chr. Dam, Strynø.

Galase »Maryane«, der tilhørte Skipper Chr. Sørensen, Samsø, er bleven solgt.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibaproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer
ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMPFABRIK

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 27. Aug.) Adolph Andersen, Schubert, p. Holtenua 27. ds. for Rouen. — Alexandra, Rabe, afg. Boston 23. ds. hertil. — Algarve, Borries, ank. Skelehtë 24. ds. fra Pitca. — Anglo Dane, Wicucke, ank. hertil 25. ds. fra La Rochelle. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Antwerpen 10. ds. herfra. — Antwerpen, Madsen, ank. Licata 25. ds. fra Neapel. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 24. ds. hertil. — Arno, Strubberg, afg. St. Petersburg 26. ds. for Svendsvall. — Axelhuus, Soeberg, ank. hertil 27. ds. fra Riga. — Aurora, Fischer, ank. Rouen 24. ds. fra Riga. — Baron Stjerneblad, Kofoed, p. Hanstholm 26. ds. for Aarhus. — Beira, Lunge, p. Ouessant 24. ds. for Nizza. — C. F. Tietgen, Holm, ank. New-York 27. ds. fra Kristianssand. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. Kramfors 26. ds. herfra. — Chr. IX, Holm, afg. herfra 24. ds. til Libau. — Dagmar, Wiberg, afg. Tarragona 20. ds. til Denia. — Douro, Mortensen, ank. hertil 26. ds. fra Lissabon. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 10. ds. hertil. — Frøderik, Thomsen, ank. hertil 27. ds. fra Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 20. ds. fra Råfso. Georgios I, Sørensen, dokker i Helsingør. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 27. ds. fra Kristiania. — Hengest, Harder, ank. Antwerpen 25. ds. fra Riga. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 25. ds. fra Algier. — Jolantha, Simonsen, afg. Havre 26. ds. for Dunkerque. — Kasan, Hansen, p. Brunsbüttel 25. ds. for Hull. — Kentucky, Andresen, afg. Aalborg 21. ds. for Filadelfia. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 26. ds. til Libau. — Korsik, Gommessen, p. Brunsbüttel 24. ds. for Riga. — Leopold II, Rasmussen, dokker i Helsingør. — Loire, Craignon, ank. St. Petersburg 24. ds. herfra. — Louise, Kruse, ank. hertil 27. ds. fra Königsberg. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 18. ds. hertil. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ank. New York 24. ds. herfra. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 16. ds. fra St. Petersburg. — Moskow, Meldahl, ank. St. Petersburg 20. ds. fra Antwerpen. — Nicolai II, Kaes, ank. hertil 24. ds. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ank. Antwerpen 10. ds. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, ank. London 25. ds. herfra. — O. B. Sühr, Frisette, p. Gibraltar 23. ds. for Tunis. — Omsk, Jønsen, afg. Hull 25. ds. hertil. — Perm, Christensen, ank. Hull 22. ds. fra Libau. — Pregel, Olsen, p. Brunsbüttel 27. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 24. ds. for New York. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. Antwerpen 14. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, afg. Newport 3. ds. for Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, ank. St. Petersburg 21. ds. fra Antwerpen. — Tiber, Beck, afg. Marseille 25. ds. for Denia. — Tyr, Jørgensen, ank. hertil 26. ds. fra Windau. — United States, Wulff, ank. New York 20. ds. fra Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 22. ds. herfra. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Riga 23. ds. fra Nakskov. — Viking, Meyer, ank. Rouen 26. ds. fra Riga. — Laura, Aasberg, ank. Leith 26. ds. herfra. — Tjaldur, Rothe, afg. Thorshavn 27. ds. til Leith. — Vesta, Gottfredsen, ank. hertil 26. ds. fra Leith. — Ceres, Gad, afg. Reykjavik 24. ds. til Kysten.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Kiel 24. ds. — I. N. Madvig, Halin, afg. fra Hull 25. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Königsberg 15. ds. — Helge, Olsen, ank. til Newcastle 22. ds. — Rolf, Olsen, afg. fra Rotterdam 27. ds. — Niels R. Finsen, ank. til Kronstadt 23 ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. til Hamburg 25. ds. — St. Domingo, Gabe, afg. fra Marseilles 20. ds. — Catty, Jensen, afg. fra Saigon 18. ds. — A u a m b a, Junl-Hansen,

afg. fra Semarang 24. ds. — Indien, Berg, afg. fra Antwerpen 15. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. Shanghai 25. ds. — Sibirien, Madsen, afg. fra Madeira 12. ds. — Cambodia, Knudsen, afg. fra Loreuco Marques 23. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Rambusch, ank. til Havre 24. ds. — St. Croix, Christensen, afg. fra Rotterdam 26. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. fra Barbados 25. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. fra Kronstadt 27. ds. — Sigurd, Petersen, ank. til Repola 23. ds. — L. A. Carl, Stabell, ank. til Hull 18. ds. — Erik II, Mahneke, afg. fra Yxpila 21. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. til Kronstadt 24. ds. — Dan, Petersen, ank. til Chantenay 25. ds. — Uffe, Petersen, ank. til Hull 25. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Cardiff 5. ds. — Danmark, Mikkelsen, ank. til Rouen 21. ds. — Ragnar, Holst, ank. til Dunkerque 27. ds. — Skjold, Mathiesen, ank. til Riga 24. ds. — Halfdan, Hansen, ank. til Calais 23. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. til Calais 22. ds. — Svend II, Jensen, ank. til Calais 23. ds. — Harald, Schmidt, ank. til Tyne Dock 26. ds. — Magnus, Hveysel, afg. fra Repola 20. ds. — Svar, Junl-Larsen, ank. til Yxpila 20. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. fra Trångsund 24. ds. — Vagn, Mahneke, ank. til Sunderland 24. ds. — Ulf, Drescher, ank. til Kem 24. ds. — Leif, Huus, ank. til Hull 23. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. fra London til Tynen 27. ds. — Ingrid, Winther, ank. til Kronstadt 23. ds. — Karen, Eriksen, ank. til Libau 23. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Methil 17. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. til Windau 24. ds. — Dagny, Fischer, ank. til Windau 27. ds. — Mary, Clausen, afg. til Königsberg fra Fraserburgh 23. ds.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ank. til Methil road 24. ds. — Slesvig, Svarrer, ank. til Rouen 26. ds.

Heimdal. Anne, Leth, ank. til Boulogne 10. ds. — Helga, Olsen, ank. til Antwerpen 26. ds. — Martha, Christensen, ank. til Rouen 20. ds. — Elua, Rathje, ank. til Antwerpen 19. ds. — Therese, Pedersen, ank. til Antwerpen 23. ds. — Simone, Møller, ank. til Swinemünde 27. ds. — Jeanne, Løffer, ank. til Blyth 23. ds. — Daisy, Lagesen, afg. fra Burntisland 24. ds. — Vera, Riso, ank. til Blyth 25. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. til Tyne Dock 25. ds. — Jens Bang, Kusk Jensen, afg. fra Riga 23. ds. til Ghent. — Margrethe, Lund, ank. til Kjøbenhavn 15. ds. — Henning, Clemmensen, ank. til Lemvig 24. ds.

Ocean. Allan, Nielsen, ank. til Boness 24. ds. — Norman, Rosbæk, afg. fra Kronstadt 24. ds. til London.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til Antwerpen 20. ds. — Clara, Magleby, ank. til Odense 25. ds. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Volzen 26. ds. til Burntisland. — Erik, Poulsen, afg. fra Burntisland 23. ds. til Kiel. — Axel, Christensen, ank. til Carthage 24. ds. — Josey, Damu, afg. fra Methil 27. ds. til Kronstadt. — Hugo, Steen, afg. fra Solombal 22. ds. til London. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Methil 26. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. til West Hartlepool 25. ds. — Ulrik Holm, Bonnelykke, afg. fra Abo 21. ds. til Ghent. — Wilh. Colding, Frederiksen, ank. til Kronstadt 25. ds. — Agatyr, Holm, ank. til Newfairwater 19. ds. — Bogatyr, Egenfeldt-Nielsen, afg. fra Methil 27. ds. til Newfairwater. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Velzen 23. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. til Tyno 27. ds. — Absalon, Grau, ank. til Grimsby 19. ds.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Hanson, passerede Kjøbenhavn sydg. 25. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Ghent 25. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. til Calais 24. ds. — Ajax, Brorsen, ank. til Uleåborg 22. ds. — T. M. Wornor, Hansen Hohn, ank. til Kiel 25. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. til Lugervik 27. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Sunderland 25. ds. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. til Nystad 23. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. fra Methil 26. ds. til Kiel. — Helene, Sørensen, ank. til Sunderland 27. ds. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Burntisland 24. ds. til Kiel. — Agnete, Petersen, ank. til Kiel 25. ds. — Herma, Hansen, ank. til Kiel 25. ds. — Alice, Schultz, ank. til Neustadt 27. ds. — Bornholm, Abrahamsen, afg. fra Kiel 23. ds. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 27. ds. til Newcastle.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Rasmussen, ank. til Helsingør 18. ds. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. til Uleåborg 25. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. til Rouen 22. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Dunkerque 23. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Shields 25. ds. — Excellence Pleske, Christensen, ank. til Bordeaux 22. ds. — Pawel Andrejeff, Tannobek, ank. til Cardiff 24. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra St. Petersburg 26. ds. til Hull. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til Kronstadt 21. ds. — Johan Siem, Petersen, ank. til Dunkerque 29. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Kronstadt 14. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. fra Tarragona 26. ds. til Marseilles. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. til Kiel 24. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. til Grimsby 25. ds.

Nordse. Nordland, Møller, ank. til Calais 27. ds. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. til Riga 25. ds. — England, Andersen, afg. fra Horsens 24. ds. — Holland, Poulsen, ank. til Kjøge 23. ds. — Rusland, Madsen, afg. fra Goole 26. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Lady Furness, Clausen, ank. til Grangemouth 26. ds. — Annette Furness, Larsen, ank. til Hamburg 25. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Piteå 25. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. fra St. Petersburg 26. ds. — Frankrig, Friis, afg. fra Kristiania 27. ds. — Belgien, Nielsen, afg. fra Libau 25. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Kronstadt 25. ds. — Eklipika, Henningsen, ank. til Kronstadt 27. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra Ghent 23. ds. til Stettin. — Urania, Clausen, afg. fra Hamburg 26. ds. til Hull. — Svend, Petersen, afg. fra Boness 24. ds. til Aarhus.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Blyth 23. ds. — London, Bom, ank. til Riga 18. ds. — Paris, Tholander, ank. til Velzen 27. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Aarhus 23. ds. til Repola.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til St. Petersburg 24. ds. — Wien, Schmidt, ank. til Rotterdam 24. ds. — Roma, v. Thun, afg. fra Howden Dock 23. ds. til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Boness 22. ds. — Brattingsborg, Suenon, ank. til Valparaiso 12. ds. — Flyndorborg, Larsen, ank. til St. Petersburg 24. ds. — Fredensborg, Winther, afg. fra Viborg 23. ds. — Frederiksborg, Hansen, ank. til Frederikshavn 26. ds. — Jømsborg, Mathiesen, afg. fra Hull 23. ds. — Kronborg, Jensen, ank. til Eupatorie 12. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Riga 25. ds. — Skanderborg, Albertsen, ank. til Cardiff 19. ds. — Stegelborg, Lund, afg. fra Kjøbenhavn 24. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til St. Petersburg 24. ds. — Søborg, Fischer, afg. fra West Hartlepool 26. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 17. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. til Methil 22. ds. — Marselisborg, Rhode, afg. fra Cardiff 23. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Ghent 26. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Hull 20. ds. — Tubørg, Agerlin, ank. til Viborg 26. ds. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Livorno 18. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Memel 17. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. til Savona 13. ds. — Jøgersborg, Larsen, ank. til Blyth 26. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. til St. Petersburg 19. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. til Libau 21. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Aberdeen 23. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. til Burntisland 24. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Grangemouth 24. ds.

Frø. Austa, Bagger, afg. fra Libau 26. ds. til Rotterdam. — Frøja, Nielsen, ank. til Bremen 24. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. til Kristiania 24. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Vejle 26. ds. — Tor, Hærstedt, ank. til Aarhus 25. ds. — Roma, Larsson, ank. til Lørdø 27. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. fra Kratzwick 24. ds. til Grimsby. — Russia, Poulsen, afg. fra St. Petersburg 26. ds. til Terneuzen. — Carl Hecksher, Starek, afg. fra Kronstadt 27. ds. til Brake. — Normannia, Eriksen, ank. til St. Petersburg 22. ds. — Livonia, Skov, ank. til Methil 25. ds.

Østersøen. Patria, Larsen, ank. til Helsingør 24. ds. — Gratia, Sørensen, ank. til Lübeck 27. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Hull 25. ds. til Stettin. — Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 25. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Dordrecht 23. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Methil 21. ds. til Kronstadt.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. til Pillau 23. ds. — Carbonia, Lindberg, ank. til Riga 20. ds. — Estonia, Winckler, ank. til Calais 23. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afg. fra Almeria 25. ds. til Liverpool. — Selandia, Troensegaard, afg. fra Königsberg 22. ds. til Hull. — Secalia, Jensen, ank. til Stettin 26. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, ank. til Trångsund 23. ds. — Nancy, Jessen, afg. fra Aarhus 25. ds. til Riga. — Nautik, Nielsen, afg. fra Leith 26. ds. til Esbjerg. — Nordse, Gram, ank. til Swansea 25. ds. — Nexos, Basse, ank. til Methil 23. ds. — Nora, Jørgensen, ank. til Esbjerg 27. ds. — Cito, Thøgersen, ank. til St. Brieux 24. ds. — Fylla, Christensen, ank. til Grimsby 26. ds. — Gerda, Iversen, ank. til Vardo 23. ds. — Hebe, Nielsen, ank. til Kristinestad 24. ds. — Napoli, Brinch, ank. til Røfsø 21. ds. — Bodil, Larsen, ank. til Stolpemünde 25. ds. — Dagmar, Mathiesen, afg. fra Barry 24. ds. til Stettin. — Norma, Nielsen, ank. til Nowhaven 23. ds. — Alfa, Uldal, ank. til Granton 24. ds.

Ære. Energi, Svane, ank. til Geestmünde 21. ds. — Kejsersinde Dagmar, Carlsen, ank. Kjøbenhavns Red 21. ds. — Enighed, Jensen, ank. Odense 24. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Atua, Storm, ank. til Esbjerg 27. ds. — Yrsa, Pedersen, afg. fra Harburg 25. ds. til Skive. — Emilie, Nielsen, ank. til Hamburg 26. ds.

Renne. Hermod, Grønvold, ank. til Kjøbenhavn 19. ds. — Corer, Jacobsen, ank. til Kjøbenhavn 19. ds. — »John Hintze«, Jacobsen, ank. til Stolpemünde 17. ds. — Ane Kathrino, Rasmussen, ank. til Stolpemünde 18. ds. — Gudmund ank. til Colberg 18. ds. — Amalie, Nielsen, ank. til Kastrop 23. ds. — Marie, Jørgensen, ank. til Falmouth 23. ds. — Herman Olson, Knudsen, ank. til Stettin 23. ds. — Nestvø, Hermansen, ank. til Stolpemünde 23. ds.

Svendborg. Yrsa, Rasmussen, ank. til Rochefort 19. ds. — Casper, Hansen, ank. til Skejfteå 20. ds. — Hoimdal, Rasmussen, ank. til Dysart 20. ds. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Arendal 19. ds. — Kamma, Fisker, ank. til Boness 20. ds. — Lilly, Rasmussen, ank. til Lübæk 20. ds. — Activ, Mouritzen, ank. til Stolpemünde 20. ds. — Capella, Hansen, ank. til London 21. ds. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Umeå 29. ds. — Peters Minde, Nielsen, ank. til Dysart 20. ds. — Valdemar, Andreassen, ank. til St. Petersburg 21. ds. — Cornwall, Petersen, ank. til Swinemünde 21. ds. — Roma, Jensen, ank. til Neufahrwasser 21. ds. — Ivar Hvidtfeldt, Henriksen, ank. til St. Valery 21. ds. — Odin, Andersen, ank. til London 21. ds. — Urda, Pilegaard, ank. til Folkestone 21. ds. — Severine, Hansen, ank. til Lemvig 21. ds. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. til London 22. ds. — Flora, Sørensen, ank. til Courselles 22. ds. — Magnet, Gommesen, ank. til Rudkjøbing 22. ds. — Clara, Nielsen, ank. til Søderhamu 23. ds. — Grethe, Hansen, ank. til Fareham 23. ds. — Ludvig, Larsen, ank. til Queenstown 23. ds. — Maagen, Jensen, ank. til Kjøbenhavns Red 23. ds. — Ane, Jørgensen, ank. til Libau 23. ds. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Queenstown 23. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. til London 24. ds. — Venus, Jensen, ank. til Concarneau 23. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. til Plymouth 24. ds. — Hertha, Hansen, ank. til Karrebæksminde 24. ds. — Marie, Andersen, ank. til Höganas 25. ds. — Alma, Hansen, ank. til Fowey 23. ds. — Lei, Andersen, ank. til Kotka 25. ds. — Gefion, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 26. ds. — Embla, Mikkelsen, ank. til St. Petersburg 26. ds. — Lindhardt, Madsen, ank. til Viborg 24. ds. — Meta, Møller, ank. til London 24. ds.

Ære. Caroline, Christensen, ank. til Kristianssand 21. ds. — Jørgen Olsen passerede 19. ds. Lizard paa Rejse fra Paysandu til Falmouth. — Hertha passerede 19. ds. Beachy Head for øst. — Argus, Jensen, ank. Inverkeithing 20. ds. — Wemysa Castle, Bandholm, ank. til Kristianssand 20. ds. — Dana, Pedersen, er ankommen til Newcastle (N. B.) — Norden, Rasmussen, ank. til Calais 21. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, passerede Kronborg 22. ds. — Hamlet, Rasmussen, ank. til Stornoway f. O. 21. ds. — Kirstina, Rasmussen, ank. til Aberdeen f. O. 21. ds. — Hercules, Bager, ank. til Swinemünde 22. ds. — Rigmo, r,

Petersen, ank. til Lysekil 22. ds. — Seierskransen, Schmidt, ank. til Teingmouth 21. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. til Gravelines 21. ds. — Gloria, Fabricius, ank. til West Wemyss 22. ds. — Salus, Bager, ank. til Støge 22. ds. — Zeus, Sørensen, ank. til Varborg 22. ds. — Dorthen, Boye, ank. til Poolo 23. ds. — Hansigno, Clausen, ank. til Drammen 23. ds. — Laura, Jensen, afsejlede den 20. ds. fra Volmer efter at have ligget til Ankers. — Ruth, Eriksen, er den 21. ds. afgaaet fra Dunkerque til Kjøbenhavn. — Castor, Albertsen, ank. til Esbjerg 22. ds. — Adele, Rasmussen, ank. til Swinemünde 23. ds. — Kiara, Christensen, ank. til Ramsgate 23. ds. — Hosanna, Philipsen, ank. til Leith 23. ds. — Arietis, Andersen, ank. til Hamborg 24. ds. — Kronen passerede Kjøbenhavn 23. ds. — Marie, Østermann, ank. til Swinemünde 23. ds. — Aerial, Christensen, ank. til Warnemünde 23. ds. — Jørgen Olsen passerede Portland Bill 21. ds. for østg. — Vera, Mygind, ank. til Svendborg 24. ds. — Valkyrien, Weber, ank. til Ipswich 24. ds. — I. A. Kromann, Christensen, ankom til Kronstadt 25. ds. — Mars, Stegmann, ank. til Aberdeen 24. ds. — Hertha, Krull, ank. til Svendborg 24. ds. — Christiane, Bager, ank. til Kjøbenhavn 23. ds. — Apollo, Albertsen, ank. til Aalborg 24. ds. — Olga, Bønnelykke, ank. til Bredfort 24. ds. — Albertine, Rasmussen, ank. til Swinemünde 25. ds. — Mariana, Andersen, ank. til Fakse 26. ds. — Svalen, Rosenbeck, ank. til Hudiksvall 26. ds. — Ellen, Lauritzen, ank. til Nederkalix 24. ds. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. til Hamborg 25. ds. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. til Pillan 25. ds. — Haabet, Eschen, ank. til Binic 25. ds. — Phoenix, Hansen, ank. til Binic 25. ds. — I. Koefoed, Andersen, ank. til Stornorway 26. ds. — Nancy er den 5. ds. prejet paa 4° S. Brd. og 3° V. Lgd. af Dpsk. »Highland Harris« af Liverpool. — Ceres, Bager, ank. til Kragerø 26. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbearbejlelse paa fra 30 til 50 pct., henholdsvis for de mindre og store Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybdener i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabeltængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen, Jylland V.-Kyst, Svenske-Knoled. Esbjerg Havn. I Esbjerg Havn er oprettet Bednings-Station med Baad. Bistationen ved Svenske-Knoled er foreløbig nedlagt.

Kattegat. Læsø Ø. Kobbergrund. Den 3die September 1907, eller snarest muligt derefter, tændes paa den ny opførte Baake paa Kobbergrund S.-Ende et hvidt Blinkfy, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Mærke 3 Sek. Flammens Højde: 40 Fod. Synvidden: 12 Kml. Der er ingen Fyrtårn ved Fyret. 57° 8', N. Br. 11° 19', Ø. Lgd.

Jyllands Ø.-Kyst, Grenaa Havn. I Indløbet til Grenaa Havn er Dybden nu mindst 14 1/2 Fod.

Indløbet til Isafjord. En Jagt er sunket midt imellem Korshage og Spodsbjerg i 2 1/2 Fv. Vand. Masten ragor c. 10 Alen over Vandet. Vraget vil blive afmærket med Vragvager og Lanterne.

Smaalands-Farvandet, Karrebæksminde-Bugt. Indtil den 1ste September 1907 afholdes efter Mærkets Frembud Skydeøvelser i Karrebæksminde-Bugt. Skydepladsen begrænses af Linier fra N.-Enden af Dybsø i V. til tværs af Vene-Grundens V.-Ende, herfra i S. til Vene-Grunde og fra disse til Knudshoved. Naar der skydes, belyses Pladsen med elektriske Søgelys.

Skibe og Fartøjer advares mod paa de nævnte Tider at komme ind i det anførte Farvand, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hveen, Kyrkbacken. Tændingen af Kyrkbacken Fyr er udsat til den 15de September 1907.

Södertälje. Lina. Fyrlampen ved Lina er nu flyttet til den ny Kajs SØ-Hjørne. Flammens Højde: 23 Fod. 19 Fod høj Fyrbæke. 59° 12' 52" N. Br. 17° 36' 43" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Paa Grunden Halli paa Trångsund Yderred er rejst en Stang med sekskantede Tavler paa Toppen, 22 Fod høj over Vandet. 60° 36' 27" N. Br. 28° 32' 50" Ø. Lgd.

Paa Kungstensgrund ved Indløbet til Lovisa er rejst et lignende Sømærke. 60° 26' 22" N. Br. 25° 16' 18" Ø. Lgd.

Finske Bugt, Boistö. I Farvandet forbi Boistö Lodsplads er tmt ved Vageren S. for Höfö Ref ndlagt en rød Lystønde, der viser

hvidt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1/2 Sek., Mærke 4 1/2 Sek. 60° 19', N. Br. 26° 32', Ø. Lgd.

Viborg Distrikt. Halli. Halli Fyr viser nu hvidt To-Blink, fulgt af 6 Sek. Mærke.

Tyskland. Memel. I Løbet til Memel er mellem den N.-lige Ballastplads og Fyrtaarnet om Styrbord udsat tre røde og om Bagbord tre sorte Stager med hvidt Flag.

Kieler Bugt. Fyrskibet »Gabelsfach«. Undervands Taagesignalet paa Fyrskibet »Gabelsfach« er igen i Orden.

Kieler Havn. Paa Linien fra Tønde Kiel 11 til Kiel 10 og derfra til Kiel 9 er der over 5 1/2 Fv. Vand. Lystønden Kiel 10 ligger paa 54° 20' 12" N. Br. 10° 10' 20" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Arkangel Bugt. Fyrskibet »Nord Dvina«. Fyrskibet »Nord Dvina« er nu et Dampfyrskip, der viser et elektrisk, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Skibet er sort, mærket med Navnet paa begge Sider, og har paa Toppen en Ballon under det almindelige Fyrskibs Flag.

Taagesignalet gives med Sirene, der hver 1 m. giver Et-Stød af 20 Sek. Varighed.

Opdages det, at et Skib staaer mod Fare, hejses Signalet »J D« og Raketter med Stjerner og To-Knald opsendes, til Skibet besvarer Signalet.

Der er Lods-Station i Fyrskibet. Kan Lods ikke sendes, hejses en sort Ballon eller vises et rødt, fast Fyr.

Beliggenhed: 64° 57' 10" N. Br. 40° 7' 30" Ø. Lgd.

Norge. I Barøen Fyr er den grønne Vinkel udvidet mod S. til N. 50° Ø., fri S. om Skærene ved Rushoug.

Skogs Fyrlampe ved Bergvik, Ofoten, er tændt. Den viser Lys med Formærkelser. Flammens Højde: 18 Fod. Lyset er rødt fra S. 7° V. gennem S. til S. 7° Ø., fri Ø. om Senholmen, hvidt derfra til S. 16° Ø., fri V. om Forraskjær, grønt derfra gennem Ø. til N. 50° Ø., fri N. om Kvanholmgrundene, hvidt derfra til N. 40° Ø., fri Ø. om Ganglausskjærene, rødt derfra til N. 15° Ø., fri V. om Ganglausskjærene, hvidt derfra gennem N. til N. 4° Ø., fri Ø. om Grundene ved Skogo, undtagen en 16 Fods Grund 1 Kbl. N. for Fyrlampen, altsaa i den hvide Vinkel, og som dybtgaaende Skibe maa gaa Ø. om. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 29' 40" N. Br. 17° 0' 30" Ø. Lgd.

Vorseteen Fyrlampe, ved Svølvær, er tændt. Den viser Lys med Gruppe-Formærkelser. Flammens Højde: 34 Fod. Lyset er hvidt fra S. 6° Ø., fri Ø. om Dyrnegrunden, til S. 31° Ø., fri V. om Vaibeinskjærene, rødt derfra gennem Ø. til N. 43° Ø., netop fri V. om Jomfruen (Kjøegrund), hvidt derfra til N. 38° Ø., netop fri Ø. om Porkholmsnaget og Bekholmen. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 13' 15" N. Br. 14° 35' 45" Ø. Lgd.

Svølvær lave Fyrlampe, paa Bekholmen, viser nu rødt Lys fra S. 4° Ø. gennem S. til S. 25° V., fri V. om Knummen, grønt derfra til S. 28° V., i øvrigt uforandret.

Borgevær Fyrlampe viser nu Lys med Gruppe-Formærkelser. Salangen Fyrlampe er flyttet 20 Alen V. hen til Toppen af Revholmen, og den viser nu grønt Lys mod V. over Forøen til fri S. om Forøen, derfra hvidt Lys til ind paa Rotviknæs.

Tyskland. Elben. Fyrskibet »Osteriff« er midlertidig ombyttet med et tremastet Reserveyrskib.

Fyrskibet »Elbe IV«. Fyrskibet »Elbe IV« viser nu fra Stormasten to hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 41 og 25 Fod. Fra Mesanmasten viser det et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 56 Fod. Paa Stormasten har det to sorte Balloner.

Bützfløthersand. I Bützfløthersand høje, faste Ledefyr er indsat en rød Vinkel fra N. 1° Ø. til N. 9 1/2° Ø., og en grøn Vinkel med To-Lyn hver 8 Sek. fra det lave Fyrs Lysgrænse ned af Floden til N. 11° V.

Jade. Mellem Plads. Den sorte Spidstønde Nr. 9 i Jade, V. for Mellem Plads, er flyttet og ligger i 7 1/2 Fv. Vand. 53° 45' 21" N. Br. 8° 5' 25" Ø. Lgd.

Fyrskibet »Nordorney« er flyttet c. 13 Kbl. S. og c. 2 Kbl. V. hen, paa 53° 55' 39" N. Br. 7° 13' 58" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Urk S. En Tjalk er sunket S. for Urk, paa 52° 35' 20" N. Br. 5° 41' 14" Ø. Lgd. En Vragtønde er ndlagt ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Signaler.

Fort Pampus. Den 19de og 20de samt 24de og 25de September 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus i Retninger mellem Ø. t. N. og SØ. i indtil 7,000 Alens Afstand. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og Batterierne Diemerdam og Durgerdam, V.-Batteriet ved Muideren og Kirketaarnet i Muiderberg.

Zeeoog van Zierikzee. Stormvarsel Signaler vises følgende Steder:

Vrouwenpolder (Hoek van den Haak) Walcheren. 51° 35', N. Br. 3° 37', Ø. Lgd.

Sas van Goes, Zuid Beveland. 51° 32', N. Br. 3° 56', Ø. Lgd.

Kolijnsplaat, Noord Beveland. 51° 36', N. Br. 3° 51', Ø. Lgd.

Zierikzee (Galgendijk). 51° 38', N. Br. 3° 54', Ø. Lgd.

Zeeoog van Vlissingen. Zeebrugge. Ved Zeebrugge er paa det

V.-lige Kanalhoved tændt et grønt, fast Fyr og paa det Ø.-lige Kanalhoved et rødt, fast Fyr. Det hvide, faste Fyr paa Havnehovedet vises fra et graat, rundt, 56 Fod højt Taarn. 51° 20', N. Br. 3° 11', Ø. Lgd.

England. Tyne. King Edward (New High Level) Bro. Paa Toppen af Center Pieren paa den New High Level Bro, som nu hedder King Edward Bro, er tændt 2 hvide, faste Fyr. Det Ø-lige lyser fra N. gennem Ø. til S., det V-lige fra N. gennem V. til S.; begge kan ses, til man er tæt under Broen. 54° 57' N. Br. 1° 37' V. Lgd.

Skotland. Tay. Bell Rock. Bell Rock Fyr er et Blinkfyr, der hver 1 Minut afvokslende viser et hvidt og 1 rodt Blink. 56° 26' N. Br. 2° 23' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

Frankrig. Boulogne. Bugserbaaden «Edouard Leblanc» er sunket i 7 Fv. Vand, 1½ Kbl. N. 50° V. fra Ydereiden af Dammningen Carnot, ved Indløbet til Boulogne. En grøn Spidstoude er udlagt ½ Kbl. NV. for Vraget. 50° 44' 0" N. Br. 1° 33' 36" Ø. Lgd.

England S.-Kyst. Prawle Point S. Et Skib ligger sunket 4 Kbl. S. t. Ø. for Prawle Point. 50° 11' N. Br. 3° 43' V. Lgd.

England V.-Kyst. Fishguard Bay. Strumble Head. Den 20de Januar 1908 tændes paa Toppen af Ynys Onen, ud for Strumble Head, et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sek. viser Fire-Lyn, Lyn ¾ Sek., Morke 2 Sek., Lyn ¾ Sek., Morke 2 Sek., Lyn ¾ Sek., Morke 2 Sek., Lyn ¾ Sek., Morke 7/10 Sek. Flammens Højde: 144 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Hvidt, cylindrisk, 53 Fod højt Taarn. Løudet skjuler Fyret fra S. 34° V. gennem S. og Ø. til N. 80° Ø. Det midlertidige Fyr slukkes.

Fra samme Dag gives Taagesignal med To-Knald hver 10 Minutter, og det nuværende Taagesignal ophører.

Beliggenhed: 52° 1' N. Br. 5° 4' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Douarnenez. Rosmeur. Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Rosmeur Mole er slukket og det grønne, faste Fyr flyttet til Ydereiden af Molen, som er istandsat.

Ile de Sein. De to midlertidige Fyr paa Ile de Sein, nemlig et hvidt, fast Fyr og et hvidt Fyr, der hver 25 Sek. viser Fire-Blink, er slukket og det permanente Fyr, der viser hvidt Fire-Blink hver 25 Sek., tændt.

Baie de Quiberon. Plateaux du Grand Mont og La Recherche. I Baie de Quiberon er fundet:

En 10 Fods Grund 2½ Kml. S. 63° V. fra Sennforen paa Grand Mont (Saint Gildas). 47° 28' 59" N. Br. 2° 54' 0" V. Lgd.

En 12 Fods Grund 2 Kml. S. 68° V. fra samme Punkt. En 9 Fods Grund 3 Kml. S. 57½° Ø. fra samme Punkt. En 11 Fods Grund 3½ Kml. S. 58½° Ø. fra samme Punkt. En 5 Fv. Grund 5 Kml. S. 15° Ø. fra samme Punkt. 47° 25' 11" N. Br. 2° 49' 9" V. Lgd.

Rochebonne. Fyrskibet «Rochebonne» er midlertidig ombyttet med en sort Lystoude, der viser hvidt, fast Lys.

Gironde. Den røde Spidstoude ved Grunden ved Ile du Palé de Blaye er flyttet 2½ Kbl. SØ. hen. 45° 7' 23" N. Br. 0° 40' 25" V. Lgd.

Spanien V.-Kyst. Ria de Corcubion. Carrumeiro Chico. En Toude er i 12 Fv. Vand udlagt SV. for Grunden Carrumeiro Chico i Indløbet til Ria de Corcubion.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Carousel Island, Fyrstation. Seven Islands. Ved Seven Islands Fyrstation gives Taagesignal nu med en Diaphone, der hver 1½ m. giver Et-Stud af 5 Sek. Varighed. Bygningen er hvid med rodt Tag; Hornet er 180 Fod over Vandet og vender mod S. 37½° Ø.

River St. Lawrence. Quebec Harbour. Fly Bank. En rød, cylindrisk Lystoude, der viser hvidt Lys med hyppige Formørkelser, er udlagt ved Kanten af Fly Bank i Quebec Harbour, fra St. Columba Sillerv Kirke i N. 43° Ø., og fra Quebec Fængsel i S. 32° Ø. 46° 47' 34" N. Br. 71° 13' 16" V. Lgd.

New Brunswick. Bay of Fundy. St. John. I «Fide Tables» for 1907 for St. John skal der trækkes 24 Minutter fra alle de anførte Tider.

St. John River. Belleisle Bay. Long Point. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Long Point. Flammens Højde: 37 Fod. Det vises fra en 27 Fod høj Mast og lyser Farvandet rundt. 45° 36' 50" N. Br. 65° 57' 13" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Luckless Sound. En Spirtoude, Rogues Island Northeast Toude Nr. 1, er udlagt ved Rogues Island NØ.-Ende, fra Crotch Island højre Kant i N. 14½° Ø., og fra Hope Island højre Kant i S. 74½° Ø.

Chandler Cove. En Spirtoude, Crow Island Ledge Toude C. 7, er udlagt 1 Kbl. NØ. for Crow Island, fra Hope Island højre Kant i N. 47½° V. og fra Long Island venstre Kant i N. ½° V.

New Meadows River. En vandret stribet Spirtoude er i 38 Fod Vand udlagt ved North Jenny Ledge ved Indløbet til Riddleys Cove, fra Rogue Island højre Kant i S. 37½° V. og fra Mark Island højre Kant i N. 1½° V. En Spirtoude, Rogue Island South Toude Nr. 1, er udlagt i 38 Fod Vand, fra Rogue Island højre Kant i S. 2½° V. og fra Jenny Island venstre Kant i N. 64½° Ø. En Spirtoude, Bombazine Island Toude Nr. 7, er i 29 Fod Vand udlagt fra Fosters Point højre Kant i N. 61½° V. og fra Bombazine Island N.-Ende i N. 10½° Ø.

Quohog Bay Indløb. En Spirtoude, Yarmouth Island Ledges Toude Nr. 2, er i 32 Fod Vand udlagt fra Jenny Island venstre Kant i S. 69½° V., og fra Elm Island venstre Kant i N. 6½° V.

The Gurnet. Den røde Kløkketoude, Jaquish Island J 2 er flyttet og ligger i 10 Fv. Vand 1½ Kml. fra Little Mark Island, fra Halfway Rock Fyr i N. 29½° Ø., og fra Little Mark Island Monument i S. 79½° Ø. En Spirtoude, Middle Ground Toude Nr. 2, er i 32 Fod Vand udlagt ud for NV.-Siden af Middle Ground, fra Ram Island venstre Kant i S. 58° V., og fra White Bull højre Kant i N. 58½° V. En Spirtoude, Littlejohns Rock Toude Nr. 4, er i 34 Fod Vand udlagt ved NV.-Enden af Littlejohns Rock, fra Ram Island venstre Kant i N. 85½° V., og fra Ragged Island højre Kant i N. 45½° V.

Long Island Sound. New York. Willets Point. Fort Totten. En 13 Fod dyb Rende er gravet til Værftet ved Fort Totten.

New Jersey. Absecon Inlet. Den sort og hvid lodret sribede Kløkketoude i Indløbet til Absecon Inlet er flyttet og ligger nu i 4 Fv. Vand, fra South Brigantine Redningsstation i S. 21° V., og fra Absecon Fyr i S. 52½° Ø.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. George Sound. Bulkhead Channel. Bulkhead Cut Baake Nr. 4 er borttaget og en Spidstoude, Bulkhead Cut Turn Toude Nr. 4, udlagt i dens Sted i 15 Fv. Vand, fra Cedar Point højre Kant i N. 49½° Ø., og fra Outer Fyr i N. 89½° Ø.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Ilha Grande. Castelhanos. Fyret paa Castelhanos Point viser midlertidig hvidt, fast Lys.

Chili. Corcovado Gulf. Port Quellon. Ved Quellon er opført to hvide, 22 Fod høje Ledebaaker. Forbaaken har Cylinder og staar ved Ydereiden af Pynten. Bagbaaken har Kugle og staar ¼ Kbl. N. 57° V. fra Forbaaken. Holdt overet i N. 57° V. leder de mellem Chiguao Shoal og Velabue Shoal. 43° 11' S. Br. 73° 30' V. Lgd.

Ledebaakerne V. for Chiguao Point er ombyttet med lignende Baaker, begge med Kugle.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 29. August 1907. — Sø- og Handelsretsdomme. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for September Måned. — Navigationsvæsnets Ordning. — Ilvilke er Skibsførernes store Opgaver? — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26. 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange
10 %	20 %
	30 %
	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Den Kjøbenhavnske Sjø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22.	Copenhavns	42

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	90 ¹ / ₂ — ² / ₄	90 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
Danmark.....		71 ¹ / ₂	73 ¹ / ₂
Norden.....		93	94
Kjøbenhavn.....		67 ³ / ₄	68 ³ / ₄
Carl.....		89 ¹ / ₂	90
Dannebrog.....		87 ¹ / ₄	88 ³ / ₄
Skjold.....		67 ¹ / ₄	68
Urania.....		50	51
Union.....		73	74
Dampsk. af 1896.....		86 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
Hejmdal.....		—	—
Østasiatiske.....	129 ³ / ₄ — ¹ / ₂	129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....	22 ¹ / ₂	22 ¹ / ₂	27
Gorm.....		88	93
Torm.....		70	75
Inga.....		69	75
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		24	30
Foren. Bugser-Selsk.....		50	70
Dansk-russisk Dampsk.....	87	86 ³ / ₄	87 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		98 ¹ / ₂	102
5 % Østasias. Komp.....		100	102
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ¹ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	83 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂	83 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditk.....		87	89
4 % — — 2. Serie.....		91	92
4 % — — 1. — ..		96 ³ / ₄	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditk. 6. — ..		87	88 ³ / ₄
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		90 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditk. 9. — ..		91 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		149 ³ / ₄	150
Privatbank.....	118 ³ / ₄ — 119	118 ³ / ₄	119
Landmandsbank.....	129 ¹ / ₄	129	129 ¹ / ₄
Handelsbank.....	134 ³ / ₄ — 135	135	135 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	106 — ¹ / ₄	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	90 — ¹ / ₄	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....		98	99
Sukkerfabr.....	169 — 168 ³ / ₄	169 ¹ / ₄	169 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....		137	138

Vekselkurser d. 27. August 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.28	18.23
Paris.....	72.65	—
Amsterdam.....	151.20	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. August 1907.

Russiske Noter.....	216.25
4 % Russiske Consols.....	72.20
9 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	66.00
5 % Mexikanske 1899.....	99.70
5 % Rumænske Stats.....	90.80
4 % — — 1890.....	90.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 136,000, „Ny foren. Dampsk.“ 34,000, „Norden“ 2,000, „Kbhvn.“ 42,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 24,000, „Urania“ 4,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 158,000, „Østas. Komp.“ 266,000, „Union“ 26,000, „Skjold“ 16,000, „Dampsk. af 1896“ 12,000, „Hejmdal“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservfond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets kort.

Lager af Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Nyt! Nyt!

Privat Telegraf Code

Kr. 1,50.

Blankensteiners Eftf.

Capt. Wm. Jensen.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

En Styrmand

28 Aar. som ved et Ulykkestilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmands-eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejlsom Dampskibe. Billet, nrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0

16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: Buhl, Frederikshavn.
Carlbøltermann, Kjøbenhavn.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Naskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget benyttende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 6598. Telef. 6598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Bløge- & Telefontag.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: HOPPE.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmeild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Naskov.
Telf. 112 Telf. 112

Chr. Christensen Skibsværft, Kolding

Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

Telegramadr.:
„Smiths“,
„Smiths“,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith“,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå åtal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.



De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
 Wailes Dove & Co., Newcastle,
 bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
 mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
 Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

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.)

**MODERN PLANT FOR
 QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
 Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
 COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNI
 AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
 LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 99

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersborg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsærselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
 3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
 3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Flyde-Dokken

„General Cipriano-Castro“

og

National Skibsværftet „Restaurador“

Puerto Cabello, Venezuela. Puerto Cabello, Venezuela.

Telegramadresse: „Astillero“.

Skibsbyggeri, Reparation og Kølhaling af Skibe.

Maskin- og Kedel-Konstruktion og Reparation.

Særlige Apparater til at tage Maskiner ud og sætte om Bord igen.

1. Kl. mekanisk Værksted

Køhber- og Jærnsmedie (System Rockwell)

Lager forsynet med alle Slags Skibsmaterialer.

Flyde-Dokkens Omfang:

Længde	300 eng. Fod
Bredde	80 —
Dybde.....	19 —
Tonslast. Brutto.....	4,500 Tons
Største Bæreevne.....	2,000 —

Afdeling til mindre Skibe.

Tarif:

Indtagningsafgift..	Bolivar 1,50 pr. Ton
Lejeafgift.....	— 0,50 — pr. Dag

Hurtigt, solidt og økonomisk Arbejde.

General-Director:

R. Delgado-Chalbaud.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. September 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlanta
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumpner
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Palat
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve). Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff», — »CHANNEL, Barry», — »CHANNEL, Newport», — »CHANNEL, Sharpness».

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —
Central 6890
Str. 173
1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørget.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumpe

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:
„Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Berg & Larsen

forben Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonvæark.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorchjensen“
Telefon 7262.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbe-
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201

Kjøbenhavn, d. 5. Septbr. 1907.

Svenske Dampskibslinier til russiske Østersøhavne. Efter hvad „Hamb. Corr.“ beretter, har der allerede i længere Tid eksisteret Planer om fra svensk Side at etablere faste Dampskibsforbindelser til russiske Østersøhavne. I Forbindelse hermed meddeles det nu, at en af den svenske Regering udsendt Kommission har besøgt St. Petersborg for paa Stedet at undersøge Betingelserne for Oprettelsen af en statssubventioneret Dampskibslinie mellem Stockholm resp. Nynäshavn og en eller flere russiske Østersøhavne. Kommissionen, der bestaar af Kaptajn Wallenberg, Trafikdirektør Lagerheim og den svenske Generalkonsul i St. Petersborg, Ingeniør Hagelin, blev af en svensk Kanonbaad bragt til Riga, Reval og Windau for at undersøge Havneforhold etc. og konferere med de stedlige Myndigheder. Den 13. August er Kommissionen ankommet til St. Petersborg for at sætte sig i Forbindelse med Centralmyndighederne. Det skal være Hensigten, at den projekterede Linie skal berøre Riga, Windau og Reval, men ialt Fald indtil videre ikke St. Petersborg, og der føres for Tiden Forhandling med den russiske Jærnbaneforvaltning om Fastsættelse af en Gennemgangstarif i Forbindelse med den ny Linie mellem svenske og russiske Stationer.

Man mener i Sverig ad denne Vej at kunne styrke sine Handelsforbindelser med Rusland i væsentlig Grad og navnlig i højere Grad end nu at bringe den svenske Ekspor- og Import til og fra Rusland over paa svenske Hænder. En væsentlig Del af denne Forretning er nemlig hidtil bleven besørget over Tyskland og gennem tyske Firmaer.

Spørgsmaalet menes allerede saa vidt lagt til Rette, at det vil kunne indbringes for den svenske Rigsdag i næste Samling.

Havres ny Havneanlæg. De senere Aar har bragt en mægtig Stigning i Trafiken paa Havres Havn; saaledes er Ind- og Udklareringen alene i Løbet af sidste Aar vokset fra 7,743,047 til 8,392,397 Tons. Havnen har som Følge heraf i lang Tid været utilstrækkelig til denne store Trafik, og allerede i 1895 besluttede man derfor at foretage en omfattende Udvidelse. Man havde ment, at Havnen i sin ny Skikkelse kunde have været aabnet for Trafiken allerede i Aar; men Arbejdet er blevet forsinket, saa at det rimeligvis vil trække ud maaske til henimod Slutningen af næste Aar, inden man kan begynde at tage de ny Anlæg i Brug.

Naar Havnen er færdig, vil den kunne søges af de største Passagerskibe, idet disse da ved Flodtid vil kunne lægge til ved Jærnbanekejernerne og saaledes træde i direkte Forbindelse med Persontogene. Dette vil have til Følge, at Passagertrafiken fra Southampton vil foregaa lettere over Havre end nu over Cherbourg; ganske vist er Afstanden mellem Southampton og Havre 120 Kml. medens der til Cherbourg kun er 85, men til Gengæld kører man fra Havre til Paris paa $2\frac{1}{2}$ Time, medens det tager $6\frac{1}{2}$ fra Cherbourg, og yderligere sparer man den besværlige Omladning af Passagerer og Gods i Tendere, der altid maa finde Sted i Cherbourg, hvor Havnen ikke er direkte tilgængelig. For Postforbindelsen New York—Paris vil den ny Havn ligeledes betyde en Lettelse, idet man vil kunne faa Posten frem flere Timer hurtigere end tidligere.

De ny Havneanlæg er imidlertid ikke alene beregnet paa Passagertrafiken, men ogsaa paa Fragttrafiken. Saaledes bliver der mellem Bassinet Bellot og Tankarville-Kanalen anlagt en Forbindelseskanal, der vil blive forsynet med Pakhuse og elektriske Kraner, og hvor det er Meningen, at navnlig de store Bomulds-skibe skal have Losseplads. Yderligere bliver Bassindokken uddybet, saa at den kan befares af de store Kaffedampere, af hvilke mange søger Havre, og disse vil herefter kunne losse direkte ved de i Dokken anbragte Pakhuse. Disse sidste Anlæg ventes færdige i Løbet af Aaret 1909.

Foruden de her omtalte Anlæg omgaa man endvidere med Planer om en ny Dok. Havres første Dok, Eure-Dokken, er for lille til at kunne tage de ny 720 Fod lange Dampere, og man har derfor planlagt Bygningen af en Dok i Seinens Strømløb, der skal kunne rumme de største Skibe. Omkostningerne ved alle disse Anlæg anslaaes til 70 Mill. Frcs.

(Norges Sjøfartst.)

Internationalt Forbund af Redere. Berlin, d. 31. August. (Ritz. Bur.). Til „Berl. Tagebl.“ telegraferes fra Hamburg: Paa Foranledning af engelske Redere finder der i Oktober en fortrolig Sammenkomst Sted mellem tyske og engelske Redere, paa hvilken der skal forhandles om Dannelsen af et internationalt Forbund af Redere til Bekæmpelse af Sømands- og Havnearbejderstrejker.

Til at deltage i denne Sammenkomst er i Følge norske Blade af Shipping Federation i London indbudt foruden tyske ogsaa svenske, danske og norske — rimeligvis ogsaa andre Landes — Skibsredere. Saaledes er der allerede for en Tid siden kommet Indbydelse til Nordisk Skibsrederforening om at sende Repræsentanter. Sagen har været diskuteret i Bestyrelsesmøde, men det er endnu ikke definitivt afgjort, om Foreningen kommer til at deltage i Mødet.

De transatlantiske Biletpriser. Berlin, d. 31. August. (Ritz. Bur.). Til „Berl. Tagebl.“ telegraferes fra London: Fra New York meldes, at Hamburg—Amerika Linien har nedsat Prisen for 1. Klasse til New York og til Middelhavet med 3 £.

Af Beretningen for 1906 fra Generalkonsulatet i Hamburg.

(Dateret 3. August 1907.)

Den hamburgske Skibsfart har i 1906 været livlig og i alt Fald relativt set lønnende. At det hamburgske Rederi i et for Skibsfarten ret magert Aar som 1906 gennemgaaende har kunnet opvise ret gunstige Resultater, turde i første Linie ligge i det gentagende fremhævede Forhold, at det ved de hamburgske Rederier i det hele og store drejer sig om vel indarbejdede, kapitalkraftige Ruterederier. Man er her overhovedet ikke i Tvivl om, at Hamburgs Førsterangsstilling væsentlig er betinget af dens Ruterederier, og det er i den sikre Følelse heraf og af, at en fornuftig lagt Rute efterhaanden skaber Handel, at Hamburg—Amerika Linien — med en Række Tabsaar i Vente — har oprettet en ny Linie til den persiske Golf.

I denne Forbindelse skal anføres, at den Tale, der har været om Oprettelsen af en Rute Hamburg—Island, næppe har haft noget paa sig. Man har ment, at der ikke har været Udsigt til at oparbejde saa megen Forretning, at en Linie herfra til Island kunde betale sig, og herved er det ikke alene Islands lille Indbyggerantal, som er taget i Betragtning, men ogsaa og navnlig, at Islands Eksport baade naturlig og i Kraft af Hævd graviterer i andre Retninger, og at Øen i Forhold til dens Omsætnings Størrelse i Forvejen har saa mange Dampskibslinier.

Den hamburgske Dampskibstonnage er i 1906 vokset fra 663 Dampere med 1,085,876 Netto Register-Tons til 692 Dampere med 1,184,988 Netto Register-Tons. Denne

Tonnageforøgelse af c. 10 pCt. vinder i Betydning, naar det tages i Betragtning, at der samtidig efter god, gammel hamburgsk Skik er sørget for Foryngelse derved, at ældre Dampere rettidigt er udrangeret og erstattet med ny.

Sejlskibenes Antal er vokset fra 560 til 584, men disses Tonnage er gaaet ned fra 276,456 Netto Register-Tons til 270,896. Navnlig Knapheden og Dyrheden paa Pengemarkedet har forøvrigt medført, at herværende Redere i større Omfang end tidligere i Stedet for at benytte løs Kredit har behæftet deres Skibe med Hypoteker. Der protokolleredes saaledes i 1906 Skibshypoteker til et Beløb af godt 17½ Mill. Mark mod knap 11 Mill. Mark i 1905 og godt 4 Mill. Mark i 1904.

I 1906 ankom der til Hamburg 15,777 Skibe med 11,039,069 Netto Register-Tons mod i 1905 15,118 med 10,382,000 Tons; den udgaaede Tonnage har naturligvis svaret til den indgaaede. Af de i 1906 ankomne Skibe skal 10,5 pCt. (mod i 1905 9,3 og i 1904 9,1 pCt.) være ankommen i Ballast, medens af den udgaaende Tonnage 30,4 pCt. (mod i 1905 32,4 pCt. og i 1904 30,7 pCt.) har været i Ballast. Denne forholdsvis ringe Procentsats af i Ballast udgaaende Skibe turde være en væsentlig Faktor med Hensyn til Hamburgs gunstige Stilling i Verdenshandelen; det betinger en billig Hidfragt, naar Skibet, som her — takket være det helt ind i Mellemeuropa trafikable Elbløb med dets Bifoder og Kanalforbindinger — har en bedre Udsigt end sædvanlig til at faa Returfragt.

Haand i Haand med den stigende Trafik følger idelige Udvidelser af de herværende Havneanlæg, hvor Aar efter Aar Kaj maa føjes til Kaj, skønt Hamburg ogsaa paa dette Punkt har en ganske særlig gunstig Stilling derved, at Flodløbet gør det muligt, at over 1/3 af de indkommende Skibe, repræsenterende over Halvdelen af den indgaaende Tonnage, frekventerer Havnen uden at lægge til ved nogen Kaj, idet Ladningen ude i Flodløbet hurtig og billig omlades i, resp. indtages fra Pramme, Lægtare og Smaaskibe, uden at Skibet behøver at gaa ind til en Kaj for at losse og lade.

De her betalte Hyrer er støget noget, og der skal gennemsnitlig være betalt Matroser c. 67 Mark maanedlig mod knap 64 Mark i 1905, og Fyrbødere og Kullempere henholdsvis c. 78½ og 63¼ Mark mod i 1905 knap 75 og godt 60 Mark. De herværende store Rederier søger paa forskellig Maade at knytte Søfolk fastere til sig, og det er ikke helt ubetydelige Beløb, som af dem anvendes til Understøttelses- og Pensionskasser samt — ud over de fornævnte Hyrer — til Løntillæg til menige Søfolk, efterhaanden som disse i længere Tid i det væsentlige har været knyttet til samme Rederi.

Med Hensyn til Fragten her har der fundet en dobbelt Forskydning Sted, idet de udgaaende Fragter gennemgaaende har været noget højere end tidligere, og Hidfragterne har været noget lavere.

Kjøbenhavnkonferencens Arbejde mødes her stadig med megen Sympati og Forstaaelse, og det egentlig ikke blot i Rederkredsene, men ogsaa hos Købmændene, der, ihvorvel de selvfølgelig hver for sig til enhver Tid er beredt til at kæmpe for at opnaa de gunstigst mulige Betingelser, ikke er blinde for, at det ogsaa kan være til Gavn for dem, at Vilkaarene strammes i Redernes Favør, naar dette til Gengæld kommer til at ramme ogsaa deres Konkurrenter.

Det skal her fremhæves, hvor forsigtige de store tyske Rederier er med deres Dividendepolitik; der skrives i de gode Aar af i en ganske overordentlig Udstrækning, medens der med Hensyn til Materialet gaas frem efter Sætningen: „Det bedste er ikke for godt“.

Med Hensyn til Valget af Skibstyper, saa er man her endnu ikke kommen ind paa at benytte Turbine-dampere udenfor den kejserlige Marine og i Passagertrafikken paa Nordsøbadestederne; man har imidlertid særlig med Henblik paa Passagerdampere i høj Grad

Opmærksomheden henvendt paa Sagen, men det synes, som om Tyskerne her venter paa, at der fra England skal foreligge saa grundige Erfaringer, at de eventuelt her — uden stor, økonomisk Risiko — kan begynde at bygge saadanne Dampere; medbestemmende herved har det vistnok været, at Driftsomkostningerne ved saadanne Dampere hidtil her skal have været ret betydelige. Medens man i en Aarrække her har søgt at gøre de store, elegante Udvandrerdampere hurtigere og hurtigere, har Hamburg—Amerika Linien nu udstyret de store Passagerdampere „Amerika“ og „Kaiserin Augusta Victoria“ (henholdsvis 22,225 og 24,581 Brutto Register-Tons) med den mest raffinerede Luksus, men til Gengæld er de saa beregnet paa en noget mindre Hastighed end de tidligere Oceanflyvere.

Har Forholdene i Tyskland gennemgaaende været gode, saa er der dog et Omraade, hvorfra der har lydt mange og i alt Fald delvis berettigede Klager, nemlig Sejlskibsfarten, hvis gennemgaaende vanskelige Stilling i vidt Omfang har været Genstand for Overvejelser. Man tillægger her Spørgsmaalet adskillig mere Betydning, end det vilde være begrundet alene ved de Værdier, der er bunden i, og Antallet af de Mennesker, der finder deres Brød ved Sejlskibsfarten, idet man i Sejlskibene ser en nødvendig Betingelse baade for Krigsmarinen og Handelsdampskibsflaaden. Hvor vanskeligt Spørgsmaalet er, ses maaske bedst derved, at der endnu efter aarelange Overvejelser og Diskussioner ikke er fremkommet noget Forslag, der har formaaet at samle større Kredse af de interesserede om sig. Forøvrigt turde Klagerne dog være i alt Fald noget overdrevne, og det er næppe helt uden Berettigelse, naar det fra forskellige Sider gøres gældende, at det kun til Dels er med Rette, naar Misøren tilskrives Dampskibenes Konkurrence, idet den ogsaa for en væsentlig Del skal hidrøre fra, at Sejlskibsfarten i teknisk Henseende i altfor vid Udstrækning er bleven staaende ved det gamle.

Finder Sejlskibsfarten ikke i Løbet af nogle Aar i sig selv Kraft til ny Blomstring, saa maa der imidlertid — som de politiske Forhold ligger her i Tyskland — ske et eller andet, hvis man da vedhliver at betragte Sejlskibsfarten som en nødvendig Forskole for Orlogsmarinen og Dampskibsfarten. Der er imidlertid som bekendt ogsaa her dygtige Hænder i Bevægelse, som søger igen at bringe Sejlskibsfarten fremad ved Indførelse af tekniske Forbedringer.

Ligesom Bjærgværksdriften gennem sine Syndikater har søgt at udelukke Konkurrence, saaledes tilstræber Dampskibsruterne det samme Maal gennem deres Rabatsystem, der formelt set giver Afskiberne store Fragtnedsættelser mod, at de for en længere Tid forpligter sig til i de paagældende Havne kun at benytte det vedkommende Rederi's Dampere, men som reelt set snarere kan forklares derhen, at Ruterederiet til ordinære Fragter kun paatager sig Transporter, naar Afskiberne vil forpligte sig til at erlægge et klækkeligt Beløb, hvis de senere træder i Forbindelse med en anden Linie. Rabatsystemet har vist sig at være et mægtigt Vaaben i Rederiernes Hænder, hvorved imidlertid maa tages i Betragtning, at det jo ligger i Afskibernes Interesse at have financielt set kraftige Linier til deres Disposition, saa længe disse holder samme Pris for alle Konkurrenter og samtidig i deres Ratapolitik i egen velforstaaende Interesse tager Hensyn til, at deres egen Plads vedblivende maa være i Stand til at konkurrere med de andre Havnepladser.

Der har været ret stille om „Spekulationscertepartierne“, af hvilke dog adskillige har været sluttet til Tab for mindre, danske Sejlere. For saa vidt Spekulationscertepartier virkelig er Udtryk for en Spekulation, er de selvfølgelig i enhver Henseende berettigede, men naar en og anden Mægler først tegner et Spekulationscerteparti, naar han er sikker, eller dog saa temmelig sikker paa at kunne placere Skibet til en ikke uvæsentlig højere Rate, saa er man dog vist saa langt borte fra

„Tro og Love“, at der burde siges „Stop“ gennem en energisk Indskriden fra Sejlskibsredernes Organisationer.

I Betragtning af de Bestræbelser, der til Tider har været fremme hjemme for at skabe børslignende Organer udenfor Kjøbenhavn, turde det være af Interesse at se, at der for Tiden i Slesvig og Holsten er en af den preussiske Regering støttet Bevægelse fremme for at skabe en Børs enten i Kiel eller i Flensburg. Her i Hamburg tillægger man ikke denne Bevægelse videre Interesse, idet man stoler paa, at en saadan Provinzbørs ikke i en overskuelig Fremtid vilde faa nævneværdig Betydning, om det da overhovedet skulde lykkes at holde den i Live. Grundlaget for denne Bevægelse turde i det væsentlige være preussisk Partikularisme, der ogsaa har været en væsentlig Drivfjeder ved Gennemførelsen af de store, paa Konkurrence med Hamburg beregnede Havneanlæg i Harburg, paa hvilke man her har set med skæve Øjne. Nu har imidlertid Stemningen i saa Henseende ændret sig, idet man har haft det Uheld at bygge den ny harburgske Havn uden i Forvejen at sikre sig en ordentlig Indsejling dertil, hvilken man efter de mellem Preussen og Hamburg bestaaende Traktater nu kun kan opnaa gennem en ny Traktat med Hamburg, der derved faar en kærkommen og i højeste Grad vigtig Anledning til at fratvinge Preussen Indrømmelser, der vil gøre det muligt for Hamburg i en lang Aarrække at ordne og udvide sine Havneanlæg, uden paa ny at behøve at henvende sig til Preussen om Territorialafstaaelser m. v.

Man venter her at komme til Enighed med England om en gensidig Anerkendelse af de to Landes Lastelinier, og vel at mærke man haaber, at dette vil opnaas i en nær Fremtid — den største praktiske Vanskelighed i saa Henseende bortfaldt, da Englænderne ved Tillæget til „Merchant Shipping Act af 1906“ i Realiteten i meget væsentligt Omfang akcepterede de elastiske, tyske Lastelinieideer, og paa Grundlag af disse gav fornuftige Bestemmelser, der som Regel tillod at tage passende Hensyn til de forskellige Bygningsformer for Skibe; dog er man ikke blind for, at denne Sag trues af en stor Vanskelighed, nemlig at der skulde gaa „Politik“ i den.

Karakteristisk for de gode, økonomiske Forhold i Tyskland er det, at den lønnende Forretning med Mellemdeksudvandrere i de senere Aar kun i ringe Omfang faar sit Menneskemateriale i Tyskland.

(Medd. fra Udenrigsministeriet).

Et nyt Loddeapparat.

Anmeldt af Dr. phil. August Krogh.

Som bekendt kræver de forskellige Loddeapparater, hvis Virkning beror paa Sammenpresning af Luft i et lukket Rum, for at give nøjagtige Resultater Hensynstagen til en Række forstyrrende Faktorer og da særlig til Variationer i Lufttryk og til Forskellen mellem Luftens og Vandets Temperatur. De i den Anledning nødvendige Korrektioner indføres ved Hjælp af dertil indrettede Tabeller, hvilket altid bliver en besværlig og omstændelig Fremgangsmaade.

Nu er der imidlertid af Skibsfører Sigurdson, Fanø, konstrueret og bragt i Handelen et Instrument, hvori der ved en sindrig Modifikation af Principet i Lord Kelvins „Gauge“ tilvejebringes en automatisk Korrektion for Tryk og Temperaturforskul, saa at de direkte aflæste Lodskud bliver saa rigtige, som det ved den Slags Apparater omtrent er muligt.

Samtidig er det ved Konstruktionen opnaaet, at Instrumentet, eftersom det i Forvejen er indstillet, kan

angive Dybden enten i Engelske Favne, Danske Favne eller Meter (i hvilket sidste Tilfælde det aflæste Tal dog skal fordobles), saa at man altsaa altid kan faa sine Lodskud med de netop i Kortet benyttede Enheder og ikke behøver at foretage nogen Omregning til Kortets Maal. Dette er opnaaet, ved at Apparatets indre Rumfang kan forandres ved Hjælp af en med Indeks forsynet Cylinder, der af en Skrue kan føres op og ned i Stigrøret. Paa en Plade er anbragt tre forskellige Barometerskalaer for henholdsvis Engelske Favne (E. F.), Danske Favne (D. F.) og Meter-Favne (M. F.), og indstiller man Cylinders Indeks paa det herskende Lufttryk efter en af disse Skalaer, faar man Dybden i det paagældende Maal og med det samme korrigeret for Barometerstand. For Temperaturforskul mellem Luft og Vand korrigeres ved en særlig lille Skala anbragt paa samme Plade som Barometerskalaerne. Selve denne Plade er forskydelig og indstilles efter Temperaturen i Forhold til et fast Mærke paa Apparatets Hylster.

At denne mekaniske Maade til at korrigere paa og omregne til andet Maal er langt lettere end at bruge Tabeller siger sig selv. Teoretisk set er den af fuldkommen tilstrækkelig Nøjagtighed, og at den ogsaa i Praxis kan føre til gode Resultater fremgaar af den af Kapt. Sigurdson offentliggjorte smukke Række af Lodskud.

Apparatets mekaniske Udførelse synes i det hele meget praktisk og tilfredsstillende. Opfinderen laver selv Apparaterne, og medens de uæppe er saa poleret og elegante, som professionelt Instrumentmagerarbejde plejer at være, saa bærer til Gengæld de væsentlige Enkeltheder Udførelse Vidne om stor Omhu og Dygtighed.

Dog kan enkelte smaa Indvendinger gøres. Paa det mig forelagte Apparat er den bevægelige Plade, der bærer Indstillings-Skalaerne, saaledes meget vanskelig at forskyde, og der savnes en Knap eller lignende, ved Hjælp af hvilken Forskydningen kunde foretages. Maalerøret er forneden lukket med en Skrue og Pakning, hvilket sikkert er en Forbedring fremfor den i Clausens Kontroltydemaaler anvendte Hane. Til Udtapning af Vandet behøver Skruen blot at løsnes, men der bliver rigtignok ved begge Ender af Apparatet temmelig snævre Passager, saa at det maa befrygtes, at der let bliver staaende noget Vand i Rørene fra det ene Lodskud til det næste.

Opfinderen anbefaler efter hver Udtapning at give Apparatet et lille Sæt nedad for at fjerne dette Vand, men Anmelderen vilde foretrække at sikre sig ved flere kraftige Sæt.

I den med Apparatet følgende Beskrivelse er det angivet, at man kan „gøre sig uafhængig af Instrumentmagerens Registrering“ ved at prøve Apparatet gentagne Gange paa en enkelt kendt Dybde, f. Eks. 11 Favne, og derefter eventuelt indridse et nyt Afæsningsmærke for Temperaturskalaen.

Dette er dog kun delvis rigtigt. Man kan paa den Maade rette eventuelle Fejl i Apparatets Totalvolumen (oprindeligt til Stede eller senere f. Eks. ved Stød opstaaede). Derimod kan man ikke opdage, om Maalerørets Inddeling maaske er behæftet med Fejl og heller ikke hjælpe paa det, hvis det skulde være Tilfældet. Anmelderen har ikke kunnet foretage nogen Undersøgelse af Maalerøret, men efter Konstruktionen skulde det være nogenlunde let at skaffe kalibriske Maalerør, saa at Inddelingen uden Vanskelighed kan gøres meget nøjagtig.

Mulige Fejl i Anbringelsen af de tre Korrektionsskalaer i Forhold til hinanden kan opdages ved gentagen Lodning paa samme Dybde, idet man vekselvis indstiller paa Skalaerne, men de kan ikke uden videre rettes. Paa det mig forelagte Apparat stemmer de to Skalaer E. F. og D. F. meget nøje med hinanden, idet dog de enkelte Inddelinger paa D. F. synes at være lidt for korte, men M. F.-Skalaen afviger c. 2 pCt. fra

de andre to og synes ved Lodning at maatte vise Dybderne c. 2 pCt. for smaa, hvis de ved de andre Skalaer findes rigtigt.

Muligvis er de paapegede Fejl specielle for det Instrument, jeg har haft til Undersøgelse. De er i ethvert Tilfælde smaa og i Praksis lidet betydende, og med Undtagelse af den omtalte Vanskelighed ved at faa Vandet fuldstændig ud af Rørene, der synes knyttet til et af Apparatets væsentligste Karaktertræk, vil det være let for Opfinderen at fjerne dem. Alt i alt tror jeg at kunne lykønske Opfinderen saa vel til den smukke Idé, der ligger til Grund for hans Apparat, som til dens vellykkede Udførelse i Praksis.

Instrumentets Pris er, saa vidt det er Anmelderen bekendt, væsentlig lavere end Prisen paa de Loddeapparater, med hvilket det nærmest maa stilles i Klasse.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har modtaget følgende:

Igennem flere Numre af „Dansk Søfartstidende“ findes en Omtale af de to Betænkninger, som er afgivet af Kommissionen til Revision af Navigatøruddannelsen m. m. I Anledning af denne Omtale, af hvilken udenforstaaende let kan faa en fejl Opfattelse af Mindretallets Betænkning, udbeder Bestyrelsen for Marstal Skipperforening sig herved Plads i „Dansk Søfartstidende“ for et Par Bemærkninger.

I Nr. 32 for i Aar hedder det i en Omtale af Skole- og Undervisningsordningen m. m.:

„Hvad det første af disse Punkter angaar, da tør det med afgjort Sikkerhed formodes, at den Ordning, der i saa Henseende er foreslaaet af Kommissionsflertallet, i Hovedtrækkene vil finde udelt Støtte indenfor saa at sige alle Kredse af de i Skibsfarten interesserede.“

Dette turde dog være en Fejltagelse. I alt Fald maa vi paa Marstal Skipperforenings Vegne tage bestemt Afstand fra det der nævnte Forslag til en ny Ordning, ikke alene paa dette Punkt, men i det hele taget, fordi dette Forslag med ledsagende Motiver er meget ensidigt og paa flere Punkter selvmodsigende. Saa stor er Ensidsigheden, og saa svage er Argumenterne, at det nærmest har undret os i Stedet for at stemme os til samme Opfattelse. Naar der, som af Flertallet paastaaet, trænges til en saa radikal Forandring som den af dette foreslaaede, er det uforstaaeligt, at der ikke skulde kunne findes mere vægtige Grunde til Støtte derfor, end Flertallet har fremsat.

Ikke mindre har det forundret os, at „Dansk Søfartstidende“ slet intet Øje har haft for Svagheden i Argumentationen. Som Eksempel paa Ensidsighed hos Flertallet skal vi blot nævne dettes Forslag om, at Bedømmelsen af Skibsførereksamens to Afdelinger skal forbeholdes Kjøbenhavn. En saadan Ensidsighed kan aldrig finde udelt Støtte blandt de i Skibsfarten interesserede; tværtimod maa man kræve fuld Retfærdighed til alle Sider, ved at der ikke gøres Forskel paa Provinsernes og Kjøbenhavns Rettigheder.

Som Eksempel paa Selvmodsigelse i Flertalsbetænkningen skal anføres, at Betænkningen udtaler, at det nuværende System for Navigationsundervisningen . . . „har frembragt forjaget Undervisning med Udenadslæren og ufordøjede Kundskaber hos Eleverne“, samtidig med, at der (derfor?) foreslaas som Undervisningsemner under et Fag, der kaldes Sømandskab, optaget f. Eks. Kølhaling, Ophaling paa Bedding, Dokning m. m. Om de ovennævnte Udtryk „Udenadslæren“ og

„ufordøjede Kundskaber“ nogensinde skulde kunne komme til retmæssig Anvendelse, da maatte det sikkert blive, hvis Kundskab om saadanne Emner skulde bibringes Eleverne paa en Navigationsskole; enhver Sømand vil vide, at disse Ting kun kan læres ad rent praktisk Vej.

Vi tror ikke, at der indenfor de i Skibsfarten interesserede Kredse skulde være almindelig Tilslutning til Forslaget om at skabe to Grupper Navigatører indenfor de egentlige Skibsføreres Rækker — og det af flere Grunde, som forøvrigt før har været fremsat af os i „Dansk Søfartstidende“. Her skal vi blot anføre, at det let kan virke hæmmende paa Rederivirksomheden, om der skabes en Klasse af Skibsførere, som har uddannet sig for en bestemt Fart, f. Eks. Evropafart, idet et Skib med en saadan Fører ikke vil være i Stand til at drage den fulde Nytte af Konjunkturernes Svingninger, da det ikke til enhver Tid vil kunne dirigeres derhen, hvor Forholdene i det givne Øjeblik giver de bedste Betingelser for Udbytte.

Idet vi i højere Grad end Mindretallet ønsker, at Maskinlære kun skal være tvungent Fag for Dampskibs-officerer, maa vi forøvrigt med Mindretallet anse det for at være af allerstørste Betydning for Rederivirksomhedens Trivsel, at alle øvrige Forordninger er ens for Befalingsmænd i Sejlskibe og i Dampskibe.

Af foranstaaende vil det fremgaa, at vi saa langt fra i alt væsentligt at være enige med Kommissionsflertallets Bemærkninger tværtimod er adskilligt nærmere ved at være enige med Mindretallet, med hvis klart skrevne og vel motiverede Betænkning vi ikke kan undlade at udtale vor Sympati.

Marstal, d. 30. August 1907.

P. B. V.

Albert E. Boye,
Formand.

Fragtmarkedet.

Det er ikke store Forandringer, der har fundet Sted i den forløbne Uge. Næsten alle de hjemgaaende Markeder ligger temmelig trevent for Aarstiden, idet Befragterne gennemgaaende holder sig tilbage og kun fragter lige fra Haanden og i Munden, til Dels grundet paa de uvisse Høstudsigter baade her i Evropa og i Amerika. En Undtagelse fra den almindelige Sløjhed danner Østersøen, hvorfra der er indtraadt yderligere Fasthed i Træfragterne til Dels ledsaget af Fragtstigninger, navnlig fra Botten, men Rusland kommer nok til at følge Trop snart, især naar det ny Korn i en antagelig ikke meget fjern Fremtid ankommer til Udskibningshavnene. Alle- rede nu er der en Del Begær for Smaadampere pr. Medio September og senere, og baade St. Petersborg og Libau kan bruge Tonnage til London, Rotterdam etc. omend foreløbig kun efter en limiteret Maalestok. Samtidig med at Returfragterne fra Østersøen saaledes er faste med stigende Tendens, er der ogsaa indtraadt forøget Bedring i Kulfragterne indefter, og da der er mange Laster at skibe endnu i dette Efteraar, er der ingen Grund til at frygte for nogen Tilbagegang. Snarere vil det modsatte finde Sted. Ogsaa til Middelhavet ligger Kulfragterne bedre, men her skyldes den højere Tendens det svagere Returnemarked derfra og fra Sortehavet. I Ekspeditionerne paa Kulpladserne er der ingen Bedring at spore, og de lange Ophold gør det i mange Tilfælde særdeles vanskeligt for Rederne at disponere deres Baade.

Det østlige Marked har taget ikke faa Dampere, hvoraf adskillige er gaaet ballastet ud fra Middelhavet gennem Suez Kanalen. Kurrachee har været den stær-

keste Aftager og betalte uforandret 17/3 à 17/6 til udsøgt Havn pr. September/Oktober. Bombay tog et Par Baade til 20/4¹/₂ Dødvægt én, 21/4¹/₂ to Lossehavne. Fra Kalkutta betales 25/ for Jute til Dundee og fra Java 27/6 à 28/9 for Sukker til U. S. eller Evropa. For Ris slutedes en 7,500 Tons Baad til 23/3 O. C. fra Birma pr. Oktober.

Sortehavet etc. viser ingen Bedring, og Begæret efter Tonnage er meget ringe. I Odessa er det bedre med Lastetørnen, og Raten for store Baade er 9/6 til udsøgt Havn, men i Nikolajeff er Tørnen vokset til c. 14 Dage, og Raten er mindst 10/. Sulina har kun fragtet meget lidt paa Basis af 9/9 udsøgt Havn, 10/3 Hamburg, og for mindre Baade til omkring 11/ „any“. Azov tog en Del Baade til 11/3 à 11/4¹/₂ „any“, 6 d. mere Hamburg, og et Par mindre Baade slutedes til 12/ N. C. Fra Taganrog til Bergen betales 11/9 til Bergen for en prompt 5,100 Tons Baad. For Oljekager betales 14/6 til Danmark.

Middelhavet er flovt og stille. Blandt de faa Ertsbefragninger, som fandt Sted, nævner vi 8/9 Larmes/West Hartlepool, 9/ Carthage/Maryport, 8/1¹/₂ Huelva/Manchester, 7/6 Arzew/Middlesbro, 6/10¹/₂ Sevilla/Newport. For Fosfat noteres 10/ Tunis/Dundee, 8/ Sfax/Kings Lynn, og for Oljekager fra Marseille til 3 à 4 svenske Havne 14/ à 14/6. Aleksandria tager næsten ingen „outsiders“, men har nok i Rutebaadene Rum. Ertsraterne fra Bilbao viser kun ringe Forandringer. Der er sidst sluttet til 5/9 Boulogne, 5/3 Middlesbro, 4/6 Newport, 4/10¹/₂ Jarrow. For Salt betales 8/6 Trapani/Vestnorge 3,800 Tons Baad, 7/6 Cadiz/Aberdeen 1,100 Tons Baad.

Nordamerika er stadig mat, og Raterne er for al Forretning nede paa et meget lavt Niveau. For Korn fra nordlig Atlanterhavshavn slutedes et Par enkelte Laster til 17¹/₂ à 2/ Rotterdam, Option Stykgods, og for Bomuld betales 23/9 à 26/3 fra Savannah, 23/6 à 27/6 fra Wilmington. Træfragterne fra Kanada er lavere paa Basis af højst 35/ fra St. John, 37/6 fra Pugwash, 42/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst. Fra Golfen er Begæret kun ringe baade for Træ og anden Ladning. For Tømmer betales 76/3 Mobile til Kontinentet og U. K. (2 Lossehavne), og fra Pensacola til Calais 90/ for en mindre Baad. Paa Netto Charter for blandet Last er 9/ det højst opnaaelige, Basis én Lastehavn til én Lossehavn. Timecharter Befragningen har været livlig, og en betydelig Række Dampere slutedes for U. S. og den vestindiske Trade.

La Plata Markedet har bedret sig lidt, men der er ikke Spor af Hold i det, da Begæret efter Tonnage er særdeles limiteret. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betales indtil 11/6 pr. September/5. Oktober, medens der betales 10/ à 10/6 fra Buenos Aires.

Østersømarkedet er vedvarende meget fast, navnlig fra de nordligere Pladser, men der er al Udsigt til, at ogsaa de sydligere skal komme med, særlig da en Del Baade, som losses i Danmark eller Tyskland, gaar tilbage til England i Ballast efter Kul, for hvilke der betales særdeles gode Fragter. Kornraten fra St. Petersborg er nu kommet op til 1/3 Hvedebasis London eller Rotterdam for September Lastning, men pr. Oktober kan antagelig betinges 1¹/₂ d. mere. Træfragter fra Kronstadt er ret rigelige paa Basis af 24/6 à 26/ D/B 1/8 Boards til London eller god engelsk Østkysthavn, og til Antwerpen kan faas Frcs. 32/33 D/B. B., Frcs. 31¹/₂ D/B. 2/5 Boards betales for en 725 Stdr. Damper fra St. Petersborg til Ostende. Fra Riga er Raterne paa det nærmeste uforandrede, men Tendensen er fast og stigende. For Hør kan faas Frcs. 20 til Dunkerque, dog findes der ikke store Partier. Libau og Windau viser heller ingen Forandring, og Reval ligger ganske livløs. Fra de tyske Havne er der ikke meget at gøre. Königsberg noterer kun 1/1¹/₂—1/3 Hvedebasis London, Hull, Rotterdam,

og for smaa Baade kan faas Mark 5¹/₂ pr. Ton Rug til Vestsverige. Desuden noteres nogle Trælaster, men Raterne er langt fra fristende. Botten er det bedste Marked indenfor Østersøen for Øjeblikket, og adskillige gode Afslutninger har igen fundet Sted. Blandt andet betales 28/6 D/B. 2/5 Boards Uleåborg/Grimsby (800 Stdr.), 26/6 D/B. 1/8 Boards Kemi/London (1,250 Stdr.), Frcs. 31 D/B. B. Søderhamn og Hernøssand/Antwerpen (300 Stdr.), 26/ D/B. B. Nederkalix/Hull, Frcs. 34¹/₂ D/B. B. to sydfinske Pladser/Antwerpen (770 Stdr.).

Kulfragterne viser lidt mere Fasthed til Middelhavet, grundet paa de flovere Returmarkeder, til Østersøen er de vedvarende stigende, og udmærkede Rater har været betalt, men i andre Retninger har der ikke fundet nævneværdige Forandringer Sted. Blandt Befragningerne fra Østkysten nævner vi: Grimsby/Kronstadt 6/7¹/₂ (1,900), Blyth/Kronstadt 4/9 (2,800), Blyth/Petersborg 5/6 (2,800), Dunston/Reval 5/9 (1,050), Grangemouth/Riga 4/9 (2,000), Forth/Pillau 5/9 (1,500), Tyne/Swinemünde 5/ (2,300), Grangemouth/Kiel 6/ (1,200), Tyne/Karrebæksminde 5/9 (1,200), Leith/Horsens 5/10¹/₂ (950), Blyth/Helsingør 5/6 (1,050), Tyne/Hamburg 4/6 (1,100), Leith/Rotterdam 4/3 (2,000), Dunston/St. Nazaire 4/ (5,800), Dunston/Oporto 7/ (1,500), Tyne/Lissabon 5/ (2,850), Tyne/Genua 5/6 (2,800), Forth/Vest Italien 6/ (3,600). Fra Cardiff er der sluttet til Kronstadt 7/ (3,000), Calais 4/4¹/₂ (1,800), Lissabon 5/9 (1,850), Gibraltar 6/ (2,500), Genua 6/ (4,000), Palermo 6/ (3,000), Fiume 6/6 (3,900), Piræus 5/3 (3,100), Konstantinopel 5/ (2,500), Algier 7 Frcs. (2,300), Port Said 4/9 (5,500), La Plata 17 (4,500).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vestsverige til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er Markedet fremdeles fast med rigelige, prompte Trælaster, og idet der i den forløbne Uge kun er sluttet enkelte Træfragter til den stærkt fordelte Sejlertonnage, tør en yderligere Stigning i Raterne forventes. Returfragter af Clay, Oljekager, Kul etc. er ogsaa faste med stigende Fragter for Kul fra Østkysthavne.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

105 Stdr. Stav Frederikstad/Charlestown 32/6, 115 Stdr. D/B. B. Frederikstad/Douglas 40/, 115 Stdr. D/B. B. Frederikstad/Jersey 35/, 370 Tons Oljekager Dieppe/Kolberg 14 Frcs., 220 Tons Oljekager Dieppe/Falkenberg 13¹/₂ Frcs., 320 Tons Kul Carriden/Bogense £ 10, 350 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 9.5, 220 Tons Kul Leithfjord/Stege £ 10, 300 Tons Clay Charlestown/Kotka 8/3, 330 Tons Oljekager Petersborg/Danmark Rm. 20, 195 R.-T. Is Kristianiafjord/Dieppe 12 Frcs.

Der noteres:

90/120 Stdr. Stav Norrbotten/Charlestown 40/ à 41/3, 100/150 Stdr. Stav Norrbotten/Themsen 37/6 à 40/, 90/100 Stdr. D/B. B. Stockholms/St. Vaast 48 Frcs., 80/90 Stdr. D/B. B. Haparandas/Crøix de Vie 66 Frcs., 150/200 R.-T. Is Kristianiafjord/Cherbourg 12 à 13 Frcs., 200/400 Tons Kul Leithfjord/Danmark £ 9.10 à £ 10.10, 200/330 Tons Oljekager Petersborg/Danmark, nordligst Aarhus Rm. 20.

Hvad angaar de mindre Skibe, da er det for Königsbergs Vedkommende fastere, idet der nu udbydes 15 Mark Rugbasis/Oljekager; ogsaa Danzig synes ret fast og noterer i denne Uge for Rug til Danmark, Sydsverige 5¹/₂ Mark. Rostock gennemførte i forrige Uge 3³/₄ Mark for Rug, men er i Øjeblikket ude af Stand til at optage Skibe, da Tilførslerne foreløbig er stoppet op paa Grund af daarligt Høstvejr; de Skibe, som er paa Pladsen, bliver dog alle placeret. Forøvrigt er det fra de tyske Havne væsentlig uforandret, dog kan det sikkert interessere at erfare, at der for Majs fra Hamburg til Svaneke er betalt 8 Mark pr. Ton.

ab Kjøbenhavn er der i sidste Uge kommen en Del Skibe med Trælaster, derimod kommer der ikke saa mange af de mindre Skibe. Enkelte Skibe opnaaede

ogsaa ret gode Fragter, saaledes sluttedes for Majs til Nexø 15 Øre, Svaneke 16½ Øre; endvidere er sluttet for Bomuldsfrøkrager til Østkysten af Hertugdømmerne 4 Mark, Hvede til Åhus (Sverig) 12½ og 13 Øre, Landakrona 8 Øre.

Med Hensyn til Stenfragterne, da synes Halmstad atter at være livligere og noterer til Königsberg 5 Mark, Stettin 4½ Mark, Stolpmünde 4¼ Mark, alt for Gadensten og fra Kysten; fra de andre svenske Stenpladser er det uforandret.

Ugens Havarier.

Comet, Dpsk. af Königsberg, paa Rejse fra Skotland med en Ladning Sild til Hjemstedet, har været i Kollision i Nærheden af Drogdens Fyrskib med Dpsk. »Aline Montreuil» af Rouen. »Comet» fik Stævnen brækket og Vand i Forpeaken; den franske Damp, der kom fra Bolstad med Trælast, fik kun ringe Skade og fortsatte Rejsen. »Comet» søgte ind hertil for at blive undersøgt, hvorefter Skibet, efter at have erholdt Sodygtighedsattest, fortsatte Rejsen.

California, Skonnert af Halmstad, paa Rejse fra Hjemstedet med Trælast, kom paa Grund paa Lillegrunden, men kom med Assistance af Svitzers atter flot og blev indbragt til Korsør.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Marstal Staalskibsbyggeri løb d. 2. ds. en Lægter paa 179 Netto-Tons af Stabelen. Lægteren, der er bygget for Regning Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri,

bugseres straks til Kjøbenhavn. Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Damp. (»Svondb. Amtst.»)

De danske Statsbaner har hos Aktieselskabet Burmeister & Wain bestilt en ny Dobbeltkrue-Dampfærge til Ruten Korsør—Nyberg.

Den 27. August løb et paa Skibsbygmester J. O. Christensens Værft i Marstal bygget Skib af Stabelen. Skibet, der skal rigges som 3/m. Skonnert, fik Navnet »Hans» og er bygget for Regning Firmaet H. C. Christensen. Det er det 20de Skib, som er bygget af den nuværende Indehaver af Værftet, Hr. J. O. Christensen.

Med Skruedampskibet »Fulton», bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet H. Kirsehnner, Kjøbenhavn, foretoges d. 28. Aug. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kulforsbrug angaar, forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse »special survey», er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15' 9" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation.

Med Damperen »Olaf», bygget af Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri for Regning Hr. Konsul Chr. Th. Boe, Arendal, afholdtes d. 30. August i Sundet en vellykket Prøvetur.

»Olaf» er ligesom Susterskibet »Haakon», der i Foraaret afleveredes til samme Reder, en Lastdamper af mest moderne Art, bygget til Norsk Veritas højeste Klasse af Dimensioner 270' 39", 20' 4½" og med en Bæreevne af 2700 Tons d. w. Skibet er forsynet med 7 Master til Løsning og Ladning, saa særlig hurtigt Udlosning kan opnaas.

Maskineriet bestaar af 2 Kedler og en tre Gange Ekspansions Maskine med Dimensioner 18" 29" 50" og 33" Slag.

Fart og Kulforsbrug var betydelig gunstigere end stipuleret i Kontrakten.

Straks efter Prøveturen traadte Skibet i Fart paa Riga.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP, FABR. CANADA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 4. Sept.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Rouen 31. Aug. fra Riga. — Alexandra, Rabe, afg. Boston 23. Aug. hertil. — Algarvo, Borries, afg. herfra 1. ds. til Marseille. — Anglo Dan, Wionke, ank. St. Petersborg 30. Aug. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Frederikshavn 30. Aug. fra Antwerpen. — Antwerpen, Madsen, ank. Algier 2. ds. fra Palermo. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 24. Aug. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Gelfo 2. ds. fra Sundsvall. — Axelhuus, Soeborg, afg. Riga 1. ds. for Antwerpen. — Aurora, Fischer, ank. Cardiff 2. ds. fra Rouen. — Baron Stjernblad, Kofod, ank. Königsberg 1. ds. herfra. — Beira, Lange, ank. Nizza 2. ds. herfra. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. Kranfors 26. Aug. herfra. — Chr. IX, Holm, ank. hertil 2. ds. fra Libau. — C. F. Tietgen, Holm, ank. Now York 27. Aug. fra Kri-

stiansund. — Dugmar, Wiborg, afg. Cadiz 2. ds. for Lissabon. — Douro, Mortensen, afg. Reval 2. ds. for St. Petersborg. — Florida, Andersen, afg. herfra 2. ds. til Stettin. — Frederik, Thomsen, ank. London 1. ds. herfra. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 2. ds. til Havre. — Georgios I, Sorensen, dokker i Helsingør. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 27. Aug. fra Kristiania. — Honegst, Harder, ank. Hull 1. ds. fra Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Peterseu, ank. Riga 31. Aug. herfra. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 1. ds. fra Dunkerque. — Kasau, Hansen, ank. Newcastle 30. Aug. fra Hull. — Kentucky, Audresen, afg. Aalborg 21. Aug. for Filadelfia. — Kiev, Jørgensen, afg. Libau 31. Aug. til Hull. — Kurusk, Gommessen, ank. Riga 30. Aug. fra Antwerpen. — Leopold II, Rasmussen, dokker i Helsingør. — Louise, Kruse, ank. Riga 30. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, afg. fra Baltimore 18. Aug. hertil. — L. P. Holmblad, Kothhardt, ank. Boston 29. Aug. fra New York. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Antwerpen 16. Aug. fra St. Petersborg. — Moskow, Meldahl, afg. St. Petersborg 31. Aug. hertil. — Nicolai II,

Kaacs, ank. hertil 24. Aug. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ank. Antwerpen 10. Aug. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, afg. London 31. Aug. til Aalberg. — O. B. Sahr, Frisnetle, ank. Piræus 2. ds. fra Tunis. — Omsk, Jonson, ank. Windau 2. ds. herfra. — Osear II, Hempel, ank. New York 3. ds. fra Kristianssand. — Pernu, ank. hertil 2. ds. fra Hull. — Pregel, Olsen, ank. Hull 29. Aug. fra Lihau. — Riberhuus, Bonnelykke, afg. herfra 3. ds. til Riga. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 31. Aug. fra Newport. — Thyra, Mikkelsen, ank. hertil 2. ds. fra St. Petersburg. — Tiber, Beck, ank. Tunis 27. Aug. fra Marseille. — Tyr, Jørgensen, ank. hertil 2. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. New York 29. Aug. for Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 2. ds. herfra. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Antwerpen 2. ds. fra Riga. — Viking, Meyer, afg. Dunkerque 2. ds. hertil. — Laurus, Aalborg, ank. Reykjavik 1. ds. fra Leith. — Ceres, Gad, afg. Reykjavik 24. Aug. til Kysten. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 2. ds. fra Leith.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. til London 2. ds. — Allan, Nielsen, ank. til Aarhus 31. Aug.

Frem. Austa, Bagger, auk. til Rotterdam 1. ds. — Vera, Thing, afg. fra Helsingborg 30. Aug. til St. Petersburg. — Freja, Nielsen, afg. fra Bandholm 3. ds. til Nykjøbing F. — Hertha, Rasmussen, afg. fra Kjøbenhavn 3. ds. til Fakse Ladepl.

Karl A. Malmberg & Ko. Ivete, Frijs, ank. til Norresundby 31. Aug. — Roma, Larsson, afg. fra Kolberg 2. ds. til Lorje. — Tor, Hürstedt, afg. fra Vejle 3. ds. til Landskrona.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. til Tuholmen 29. Aug. — Sigurd, Petersen, afg. fra Viborg 30. Aug. — L. H. Carl, Stabell, afg. fra Hull 30. Aug. — Erik II, Mahucke, ank. til Calais 30. Aug. — Volmer, Jørgensen, ank. til St. Petersburg 29. Aug. — Dan, Petersen, ank. til Chantenay 25. Aug. — Uffe, Petersen, ank. til Grimsby 30. Aug. — Knud II, Meyer, ank. til Cardiff 5. Aug. — Danmark, Mikkelsen, ank. til Sunderland 1. ds. — Ragnar, Holst, ank. til Dunkerque 27. Aug. — Skjold, Mathiesen, ank. til Riga 24. Aug. — Halvdan, Hansen, afg. fra Calais 30. Aug. — Olaf, Jørgensen, ank. til Hull 31. Aug. — Svend II, Jensen, ank. til Calais 23. Aug. — Harald, Schmidt, afg. fra Newcastle 31. Aug. — Magnus, Hveysel, ank. til Calais 28. Aug. — Ivar, Juul Larsen, afg. fra Yxpila 30. Aug.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. fra Trågsund 24. Aug. — Vagn, Mahucke, afg. fra Sunderland 30. Aug. — Ulf, Drescher, ank. til Kovda 1. ds. — Leif, Huus, ank. til Hull 23. Aug.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Kronstadt 21. Aug. til Dunkerque. — Johan Siem, Petersen, ank. til Grangemouth 30. Aug. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. til St. Petersburg 31. Aug. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Ghent 30. Aug. — Russ, Rasmussen, reparerer i Helsingør. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Hull 3. ds. — Excellence Plesko, Christensen, ank. til Barry Dock 30. Aug. — Michael Ontchukoff, Harboe, auk. til Rouen 1. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afg. fra Rouen 22. Aug. til Cardiff & Kronstadt. — Wladimir Roitz, Olsen, ank. til Methil 1. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Kronstadt 31. Aug.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. fra Kiel 30. Aug. — I. N. Madvig, Holm, ank. til Kronstadt 31. Aug. — Hamlet, Reese, ank. til Hull 1. ds. — Helge, Olsen, afg. fra Newcastle 28. Aug. — Rolf, Olsen, ank. til Grimsby 28. Aug. — Niels R. Finsen, Mathiosen, ank. til Kronstadt 23. Aug.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Boulogne 10. Aug. — Helga, Olsen, ank. til Antwerpen 26. Aug. — Martha, Christensen, ank. til Sunderland 31. Aug. — Elna, Rathje, ank. til Antwerpen 19. Aug. — Therese, Pedersen, ank. til Antwerpen 26. Aug. — Simone, Møller, ank. til Kronstadt 1. Aug. — Jeanne, Løffer, afg. fra Swinemünde 2. ds. — Daisy, Lageson, ank. til Stücksund 31. Aug. — Vera, Risë, ank. til Neufahrwasser 4. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, ank. til Trågsund 23. Aug. — Nancy, Jessen, afg. fra Riga 3. ds. til Arbroath. — Nautik, Nielsen, ank. til Boness 2. ds. — Nordsoen, Gram, ank. til Bremerhaven 2. ds. — Nexos, Basse, ank. til Esbjerg 2. ds. — Nora, Jørgensen, afg. fra Alloo 2. ds. til Königsherg. — Fylla, Christensen, passeret Grimsby 28. Aug. til Sevilla. — Gerda, Iversen, ank. til Archangel 2. ds. — Hebe, Hansen, afg. fra Kristinestad 27. Aug. til Malaga. — Cito, Thøgersen, ank. til Leith 2. ds. — Napoli, Brinchi, afg. fra Råfås 29. Aug. til Antwerpen. — Bodil, Larsen, ank. til Kemi 2. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Stettin 30. Aug. — Nema, Nielsen, afg. fra Kings Lvnn 3. ds. til Geestemünde. — Alfa, Uldall, ank. til Karrebaksmünde 1. ds.

Jylland. Ebba, Meinitz, afg. fra Tynen 31. Aug. til Kronstadt. — Karen, Eriksen, passeret Brunshüttel 1. ds. til London.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Königsherg 2. ds. — Alexy, Lorentzon, afg. fra Windau 1. ds. til Ghent. — Dagny, Fischer, afg. fra Windau 31. Aug. til Boulogne. — Mary, Clausen, ank. til Baumø 3. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Kronstadt 25. Aug. — Ekliptika, Henningsen, afg. fra Kronstadt 2. ds. —

Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Stettin 29. Aug. — Urania, Clausen, ank. til Hull 28. Aug. — Svend, Petersen, afg. fra Aarhus 31. Aug.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. fra Calais 1. ds. — Kronprins Frederik, Audrosen, ank. til Riga 25. Aug. — England, Andersen, ank. til Esbjerg 2. ds. — Holland, Poulsen, ank. Methil 31. Aug. — Rusland, Smith, afg. Hamburg 30. Aug.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, auk. til Grimsby 28. Aug. — Russia, Poulsen, ank. til Terneuzen 2. ds. — Carl Heeksher, Starck, ank. til Brake 1. ds. — Normannia, Eriksen, afg. fra St. Petersburg 31. Aug. til Rotterdam.

Østersøen. Gratia, Sorousen, afg. fra Lübeck 31. Aug. til Kronstadt.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Riga 2. ds. — Gallia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 3. ds. til Sunderland. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Seaham Harbour 29. Aug. — Sarmatia, Pedersen, ank. til St. Petersburg 4. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. til Ghent 3. ds. — Estonia, Winekler, ank. til Methil 2. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afg. fra Liverpool 3. ds. til Swansea. — Selandia, Troensegaard, ank. til Hull 27. Aug. — Socalia, Jensen, ank. til Frederikshavn 1. ds.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Dieppo 29. Aug. — Helgenæs, Knudsen, ank. Marstal 30. Aug. — Energi, Svane, ank. Boness 31. Aug.

Dannobrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Boness 22. Aug. — Brattingsborg, Svenson, ank. til Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kronstadt 22. Aug. — Fredensborg, Winther, ank. til Hull 31. Aug. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Frederikshavn 3. ds. — Jømsborg, Mathiesen, ank. til Kronstadt 30. Aug. — Kronborg, Jensen, afg. fra Eupatoria 31. Aug. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Riga 1. ds. — Skanderborg, Albertsen, afg. fra Cardiff 28. Aug. — Stegelborg, Lund, ank. til Kotka 29. Aug. — Stjerneborg, Lund, afg. fra St. Petersburg 3. ds. — Søborg, Fischer, afg. fra Burntisland 31. Aug. — Uraunionborg, Schmidt, ank. til Ghent 2. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. fra Methil 31. Aug. — Marselisborg, Rhode, ank. til Livorno 3. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Bumlist 2. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Hull 20. Aug. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Wiborg 1. ds. — Ulfsborg, Eriksen, afg. fra Livorno 28. Aug. — Vordingborg, Petersen, ank. til Rotterdam 2. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, afg. fra Seaham Harbour 31. Aug. — Dansborg, Møllerup, ank. til Bona 29. Aug. — Jægersborg, Larsen, auk. til Kjøbenhavn 1. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. fra Kronstadt 30. Aug. — Taarnborg, Matzen, ank. til Riga 28. Aug.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. fra Leith 1. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afg. fra Grimsby 29. Aug. — Peter Mørsk, Borgesen, afg. fra Burntisland 29. Aug.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Aarhus 3. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra Blyth 28. Aug. til Kronstadt. — London, Bonn, afg. fra Riga 26. Aug. til Terneuzen. — Paris, Tholander, ank. til Velzen 27. Aug. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Repola 31. Aug. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til St. Petersburg 24. Aug. — Wien, Schmidt, ank. til Blyth 31. Aug. — Roma, v. Thun, ank. til Kronstadt 30. Aug.

Torm. Sara, Jensen, ank. til Kiel 30. Aug. — Helene, Sørensen, ank. til Korsør 3. ds. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Kiel 2. ds. til Methil. — Agnete, Petersen, afg. fra Kiel 31. Aug. til Newcastle. — Hermia, Hansen, afg. fra Kiel 31. Aug. til Leith. — Alice, Schultz, afg. fra Neustadt 30. Aug. til Methil. — Borholm, Abrahamson, ank. til Korsør 1. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 3. ds.

Østasiatisk Kompagni. Siam, Cortsen, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — St. Domingo, Gabe, afg. fra Le Havre 3. Aug. — Cathay, Jensen, afg. fra Singapore 22. Aug. — Tranquebar, Thomsen, ank. til Yokohama 30. Aug. — Indien, Berg, afg. fra Suez 30. Aug. — Anamba, Juul-Hansen, afg. fra Semarang 24. Aug. — St. Lucia, Ingemann, afg. fra Liverpool 1. Aug.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Rambusch, ank. til Kjøbenhavn 3. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. fra St. Thomas 30. Aug. til Havre. — St. Croix, Christensen, afg. fra London 29. Aug. til St. Thomas.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Hansen, ank. til Kotka 3. ds. — E. M. Dalgas, Møller, passeret Skagen 3. ds. syd. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra Yxpila 27. Aug. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. til Cardiff 1. ds. — G. Koch, Jør-

gensen, passeret Kjøbenhavn 31. Aug. nordg. — Hans Tavsen, Klaborg, ank. til Blyth 30. Aug. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Cardiff 2. ds. — Ajax, Brorsen, afg. fra Uldeborg 28. Aug. — T. M. Werner, Hanse-Holm, afg. fra Kiel 31. Aug. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. fra Hornøsand 31. Aug. — N. G. Petersen, Bloch, passeret Kjøbenhavn 3. ds. syd. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra St. Petersborg 30. Aug.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til Antwerpen 20. Aug. — Clara, Magleby, afg. fra Odense 30. Aug. til Burntisland. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Burntisland 1. ds. til Kjøbenhavn. — Erik, Poulsen, afg. fra Kiel 2. ds. til Blyth. — Axel, Christensen, ank. til Valencia 1. ds. — Hugo, Steen, afg. fra Solombal 22. Aug. til London. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Methil 2. ds. til Frederikshavn. — Chr. Gylstorf, Schmidt, afg. fra Sønderborg 1. ds. til Riga. — Ulrik Holm, Bonnolycke, ank. til Ghent 28. Aug. — Wilh. Colding, Frederiksen, ank. til Kronstadt 25. Aug. — Angantyr, Holm, ank. til Horsens 31. Aug. — Bogatyr, Egenfeldt-Nielsen, ank. til Newfairwater 2. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Hull 30. Aug. — Veratyr, Villadsen, ank. til Swinemünde 3. ds. — Absalon, Grau, afg. fra Grimsby 1. ds. til Kronstadt.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. til Marseille 27. Aug. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. fra Kiel 3. ds. til Trångsund. — Ovo Gjedde, Jans, ank. til Grimsby 25. Aug.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra Piteå 31. Aug. til Dunkerque. — Tyskland, Danstrup, ank. til Terneuzen 2. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Burntisland 30. Aug. — Belgien, Nielsen, ank. til North Shields 30. Aug.

International Dampskibs- & Bjergnings Co. Lady Furness, Clausen, afg. fra Kjøbenhavn 3. ds. — Annetto Furness, Larsen, ank. til Cardiff 1. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. til Stettin 31. Aug. fra Oxeløund. — Edison, Sørensen, ank. til Ghent 31. Aug. fra Solombal. — Fulton, Jørgensen, ank. til Sørnæs 1. ds. fra Kjøbenhavn.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, ank. til Methil 24. Aug. — Slesvig, Svarrer, ank. til Grangemouth 29. Aug.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, afg. fra Laurvig 3. ds. til Kristianssand. — Atna, Andersen, afg. fra Harburg 3. ds. til Skive.

Fyn. Solon, Rasch, ank. til Dunkerquo 26. Aug. — Ignatz Breume, Lund, ank. til Horsens 27. Aug. — Vera, Jensen, ank. til Gelle 27. Aug. — Helga, Carlsen, ank. til Reval 26. Aug. — Fulvia, Petersen, ank. til Kingslynn 26. Aug. — Fortuna, Christiansen, ank. til Hull 27. Aug. — Zenitha, Jensen, ank. til Caen 26. Aug. — Emanuel, Bentzen, ank. til Kjøbenhavns Red 26. Aug. — Delos, Andersen, ank. til Hull 26. Aug. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Hange 27. Aug. — Laura, Petersen, ank. til Portsgrund 27. Aug. — Newsky, Nielsen, ank. til Umeå 27. Aug. — Skjold, Larsen, ank. til Hasle 27. Aug. — Ludvig, Larsen, ank. til Thorshavn 27. Aug. — H. I. Jensen, Larsen, ank. til Lissabon 27. Aug. — Fylla, Rasmussen, ank. til Dysart 27. Aug. — Urania, Nielsen, ank. til Umeå 28. Aug. — Vesta, Poulsen, ank. til Hernøsand 29. Aug. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. til Liverpool 29. Aug. — Kristine, Gommesen, ank. til Tønsberg 29. Aug. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Diderhamn 30. Aug. — Neptunus, Jensen, ank. til Drøbak 29. Aug. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Glasgow 29. Aug. — Activa, Monritzen, ank. til Kolberg 30. Aug. — I. M. Nielsen, Olsen, ank. til Fjellebroen 31. Aug. — Slesvig, Hoffmann, ank. til Morrisshavn 31. Aug. — Danuebrog, Clausen, ank. til Brest 30. Aug. — Hertha, Hansen, ank. til Stege 30. Aug. — Lyø, Jensen, ank. til Traport 30. Aug. — Jason, Hansen, ank. til St. Petersborg 31. Aug. — Cruise, Larsen, ank. til Drøbak 31. Aug. — Valkyrien, Hansen, ank. til Luleå 30. Aug. — Psyche, Nielsen, ank. til Korsør 2. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Svaneke 31. Aug. — Iris, Hansen, ank. paa Kjøbenhavns Red 2. ds. — Iloz, Hansen, ank. til Arendal 31. Aug. — Emanuel, Bentzen, ank. til St. Petersborg 2. ds. — Najadon, Rasmussen, ank. til Hoganiis 2. ds. — Gæn, Petersen, ank. til Brest Red 30. Aug. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Vasa 31. ds.

Rønne. Hans Peter, Westh, ank. til Colberg 27. Aug. — Laurentine Emilio, ank. til Karrebæksmide 29. Aug. — Argus, Holm, er ankommen til Aarhus. — Mercantil, ank. til Oscarshavn 30. Aug. — Gudmund, ank. til Kalmar 30. Aug.

Ærø. Mette, Andersen, ank. til Kristiania 25. Aug. — Kirstine, Rasmussen, ank. til North Sunderland 26. Aug. — Debora, Rasmussen, ank. til Plymouth 27. Aug. — H. P. Petersen, Christensen, ank. til Sunderland 26. Aug. — Fuglen, Petersen, ank. til Faaborg 27. Aug. — Hobe, Clausen, ank. til Black Island (Labrador) 27. Juli. — Alta, Albertsen, ank. til Odense 26. Aug. — Kirstine Jensen, Raahauge, afg. fra Lillesand 28. Aug. til Pontrio. — C. M. Petersen, Petersen, ank. til Laurvig 28. Aug. — Dana, Petersen, afg. fra Newcaste (N.B.) 28. Aug. til Kilrush. — Rise, Bager, ank. Marstal 28. Aug. — Froya, Nielsen, ank.

til Travemünde 29. Aug. — Christiano, Bager, ank. til Rønne 29. Aug. — Genius, Bastrup, ank. til Burryport 29. Aug. — Veritas, Staugaard, ank. til Frederiksstad 29. Aug. — Vega, Hansen, passerede Dungeuss 20. Aug. for vestgaaendo. — Johanne, Østmann, pass. 26. Aug. Dungeuss fra St. Petersborg til Haderslev. — Bien, Petersen, ank. til Kjøge 29. Aug. — Olaf Petersen, Albotzen, ank. til Laurvig 30. Aug. — Merkur, Friis, afg. fra Dysart 29. Aug. til Königsberg. — Neptun, Jensen, ank. til Rügenwaldemünde 30. Aug. — Rigmor, Petersen, ank. til Vismar 30. Aug. — Th. Lohse, Boye, ank. til Kristianssand 29. Aug. — Valborg, Johansen, ank. til Umeå 30. Aug. — Pampa, Svendsen, ank. til Lysekil 30. Aug. — Johanne, Stegmann, ank. til Laurvig 30. Aug. — Harris, Torsteinson, ank. til St. Johns 30. Aug. — Heimdal, Eriksen, ank. Hernøsand 31. Aug. — Amalia, Andersen, pass. Holtenau 29. Aug. p. R. fra Memel til Emden. — Christian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 29. Aug. — Else, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 29. Aug. — Marie, Hansen, ank. Leith 30. Aug. — Eden, Petersen, ank. Warford Red 30. Aug. — Bounavista, Christensen, ank. St. Johns 31. Aug. — Abba, Petersen, ank. til Helsingør Red 1. ds. — Apollo, Albertsen, ank. til Laurvig 1. ds. — Svip, Jensen, ank. til Cimbrishavn 1. ds. — Ami, Christensen, ank. til Middelfart 31. Aug. — Mariane, Andersen, ank. til Langsund 1. ds. — Lauritz, Folmer, ank. til Swinemünde 1. ds. — Forældres Minde, Christensen, ank. til Åbo 1. ds. — Søstrene, Christensen, ank. til Svendborg 2. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. til Poole 2. ds. — Skjold, Nielsen, afg. fra Præsto 31. Aug. til Sundsvall. — Caroline Kock, Groth, afg. fra Hamburg 31. Aug. til Carpano (Venezuela). — Hermod, Dreimann, ank. til Plymouth 1. ds. — Marthing, Friis, ank. til Svendborg 2. ds. — Alma Marie, Hansen, ank. til Frederiksstad 30. Aug.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrerne, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Fano Ø. Til Afmærkning af et fredet Vandareal Ø. for Fuglekøjerne paa Fano S.-Ende er følgende Sømærker anbragt:

Paa Stranden paa Fano Ø.-Kyst to høje Stærker med sort Tavle paa Toppen, den ene c. 2,000 Alen, den anden c. 10,000 Alen N. for Sønderho, og mellem disse to Baaker i en Afstand af indtil 2,500 Alen fra Kysten fire Sømærker mod grant, trekantet Flag som Topbetegnelse.

Vandarealet inden for Sømærkerne er fredet for al Jagt, men Afmærkningen er i øvrigt Skibsfarten uvedkommende.

Denne Afmærkning vil hvert Aar som Regel være udlagt fra 1ste Juli til 1ste November.

Jylland V.-Kyst. Ringebjerger og Kjærgaarde. Ved Udgangen af 1907 nedlægges Riugebjerger og Kjærgaarde Lanterner.

Kattegat. Vester-Renden. Yderflak. En sribet Spidstønde med Ballon er nu udlagt i 4½ Fv. Vand, 25 Alen NØ. for 22 Fod Steneu paa Yderflak.

22 Fod Stenen ligger paa SV.-Enden af en Stenrøse, som fra Stenen strækker sig 40 Alen NØ. efter med en Bredde af 10 à 15 Alen. Paa denne Røse er der andre Sten med 22½ à 25 Fod. Dybden er jævnt tilgaaende paa begge Sider af Røsen.

Sundet. Amager Ø. Kastrop Ø. En Galease er surket i 6 Fv. Vand mellem Nordre-Røse Fyr og den livide Tønde med 2 nedadvendte Koste ved Smaagrundene. En Mast rager c. 5 Fod over Vandet. Vraget, der snarest muligt vil blive uskadeliggjort, er afmærket med et Mærkeskib for Vrag.

Store-Bælt. Langøland N. Hov. Hov Fyr er nu atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. Fyret viser nu: Hvidt To-Blink fra c. N. 30° Ø. til N. 53° Ø., hvidt, fast Lys fra N. 53° Ø. til N. 66° Ø., rodt Et-Blink fra N. 66° Ø. til S. 58° Ø., hvidt To-Blink fra S. 58° Ø. til S. 45° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 45° Ø. til S. 2½° Ø., rodt, fast Lys fra S. 2½° Ø. til c. S. 10° V.

Det røde Et-Blink gives nu hver 7½ Sek. med Blink c. 3½ Sek., Mørke c. 4 Sek., og hvidt To-Blink hver 7½ Sek. med Blink c. 1 Sek., Mørke c. 1½ Sek., Blink c. 1 Sek., Mørke c. 4 Sek.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Alabodarne. Alabodarne Fyr er nu forandret. **Bottniske Bugt.** Långrogrund S. En Stage med Kost er udsat S. for 16 Fods Grund S. for Långrogrund. 63° 15' 48" N. Br. 19° 38' 0" Ø. Lgd.

En 25 Fods Grund er fundet S. for Långrogrund. Ø. for Grund-

den er udlagt en sort Væger med hvidt Bælte og to Balloner. 63° 16' 48" N. Br. 19° 41' 6" Ø. Lgd.

Holmögadd. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3 Sek., er udlagt ved Sörgadden Landgrund. 63° 33' 41" N. Br. 20° 51' 40" Ø. Lgd. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., er udlagt ved Nordhvalens Grund. 63° 32' 25" N. Br. 20° 49' 5" Ø. Lgd. Lystønderne ligger fremtidig udo fra c. 1ste August til Skibsfartens Ophør eller til Is gør Idrægtning nødvendig.

Arvid. En ny fundet Grand Arvid ligger 5 Kbl. fra Ajos. Den er afmærket med en hvid og rød Stago mod to røde Koste. 65° 40' 17" N. Br. 24° 30' 27" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Rönnskär Lodsplads. Paa Grunden Lillsand er tændt et Fyr, der viser grønt Hurtigblink fra S. 40° V. til S. 85° V., grønt og hvidt vekslede Lys fra S. 85° V. gennem V., N. og Ø. til S. 89° Ø., rødt Hurtigblink fra S. 89° Ø. til S. 50° Ø., grønt og hvidt vekslede Lys fra S. 50° Ø. til S. 5° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Hvidt Fyrtaarn. 63° 5' 40" N. Br. 20° 49' 38" Ø. Lgd.

Veckargrund Fyr viser nu grønt Hurtigblink fra S. 43° V. til S. 59° V., rødt og hvidt vekslede Lys fra S. 59° V. til S. 69° V., rødt Hurtigblink fra S. 69° V. til S. 79° V., grønt Hurtigblink fra S. 79° V. til N. 79° V., rødt og hvidt vekslede Lys fra N. 79° V. til S. 74° Ø.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohus. Albrektsunds Kanal. Renden i Albrektsunds Kanal er nu afmærket paa N.- og Ø.-Siden med 4 Stager med Kost og 3 røde Bøjer med Kost, paa S.- og V.-Siden med 4 Stager og 5 sorte Bøjer. Stagon ved Sandkornet er flyttet til 57° 52' 2" N. Br. 11° 38' 52" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum. Wittdün. Wittdün Forfyr lyser over 35° paa hver Side af Ledefyrerlinien.

Elben. Fyrskibet »Osteriff« er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget.

Jade. Hooksial Plate. I Jade er 32 Fods Pladen mellem Lys- og Klokketønde 13 og sort Spidstønde 14 borttaget. Der er nu 27 Fod Vand paa Stedet.

Voslapp Plate. Voslapp. Voslapp Fyrtaarn er 82 Fod højt. Fyrets Højde er 64 Fod.

Ved Voslapp Plate udlægges: En sort og rød Baaketønde med Ballon, ved Renden, som fører til Fyrtaarnet. 53° 39' 0" N. Br. 8° 5' 30" Ø. Lgd. En rød Spirtønde A med Flag, i Stedet for Vageren. 53° 37' 50" N. Br. 6° 6' 51" Ø. Lgd. En rød Spirtønde B med Ving. 53° 36' 32" N. Br. 8° 7' 41" Ø. Lgd.

Holland. Ems. Hubertgat. I Hubertgat er Tønde H 5 ombyttet med en sort Lystønde H 5, der hver 8 Sek. viser rødt To-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sok., Mørke 4 Sek.. 53° 35' 23" N. Br. 6° 31' 34" Ø. Lgd.

Zeegat Hoek van Holland. Bokkegat. I Bokkegat er de røde Lystønder Nr. 3 og 6 ombyttet med Spidstønder Nr. 3 og 6, begge med Ballon. 51° 52' 24" N. Br. 3° 58' 33" Ø. Lgd. og 51° 52' 7" N. Br. 4° 1' 13" Ø. Lgd.

I Zeegat Hoek van Holland er til Forsøg udlagt endnu en Spidstønde Nr. 1 med Ballon tæt udo for Spidstønde Nr. 1 med Ballon, som ligger der. 51° 59' 4" N. Br. 4° 4' 16" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Noord Pampus. En Spidstønde Nr. 3 er i 13 Fod Vand udlagt i Noord Pampus. 51° 49' 50" N. Br. 4° 3' 0" Ø. Lgd.

Belgian. Schelde. Krankaloon. Den 1ste September 1907 forandres Fyret paa den røde Lystønde Nr. 55 i Krankaloon til at vise rødt Lys med Enformørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 15' 4" N. Br. 4° 19' 28" Ø. Lgd.

Skotland Ø.-Kyst. Tay. I Indløbet til Tay er følgende sorte Spidstønder paa S.-Siden flyttet saaledes: Tønde Nr. 2 er flyttet 2 Kbl. N. 39° V. hen og ligger nu 2, Kml. S. 58° Ø. fra Buddon Ness høje Fyr. Tønde Nr. 4 er flyttet 4 1/2 Kbl. N. 78° Ø. hen og ligger nu 1 1/2 Kml. S. 42° Ø. fra Buddon Ness høje Fyr. Tønde Nr. 5 er flyttet 0, Kbl. NNV. hen og ligger nu 1, Kml. S. 22° V. fra Buddon Ness høje Fyr. Tønde Nr. 6 er flyttet 1/2 Kbl. SØ. hen og ligger nu 1, Kml. S. 50° V. fra Buddon Ness høje Fyr. Buddon Ness høje Fyr: 56° 28' N. Br. 2° 45' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Somme. I Somme Indløb er det NV.-lige Biløb nu afmærket med en rød, spids Anduvningstønde A 2, en rød Spidstønde A 4 og tre sorte Spidstønder A 1, A 3 og A 5.

Det gamle S.-Løb er kun midlertidig afmærket med en sort Spidstønde B 1.

Tønde A 2 ligger paa 50° 13' 57" N. Br. 1° 30' 13" Ø. Lgd.

England. Dover. Den 30te September 1907 inddrages Lods-dampere »London«, som havde Station ud for Dover. 51° 6' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

England V.-Kyst. Morecambe Bay. Lune Deep. Omtrent den 11te September 1907 ombyttes Lune Lystønde med en Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Lys med Formørkelser. 53° 56', N. Br. 3° 7', V. Lgd.

Samtidig borttages Klokkerne paa NW. Boulders Tønde, som ligger c. 1 Kml. S.-ligere.

Hebrider. Glas Island. Fra den 16de September 1907 gives Taagesignal paa Glas Island. En Sirene skal da hver 1 1/2 Minut give Et-Stød af 7 Sek. Varighed. 57° 51', N. Br. 6° 38', V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile aux Montons. Ile aux Moutons Fyr er forstærket. Lysevnen er nu for hvidt Lys 16 Kml. og i dou forstærkede Vinkel fra S. 81° Ø. til S. 76° Ø. 26 Kml., for rødt Lys 12, Kml. og for grønt Lys 12 Kml. I øvrigt er Fyret uforandret. 47° 46' 32" N. Br. 4° 1' 43" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav. Georges Bank. Til Brug ved Opmaalning er følgende Tønder udlagt paa Georges Bank:

En hvid Fløjtønde Nr. 1, mærket Surveying Buoy Nr. 1, er i 21 Fv. Vand udlagt paa 41° 33' N. Br. 67° 22' V. Lgd. En lille hvid Stumtønde ligger 1/4 Kml. V. for den i 12 Fv. Vand.

En hvid Stumtønde, mærket Surveying Buoy Nr. 2, er i 17 Fv. Vand udlagt paa 41° 13' N. Br. 67° 56' V. Lgd. En lille hvid Stumtønde ligger tæt ved den.

En hvid Klokketønde, mærket Surveying Buoy Nr. 3, er i 26 Fv. Vand udlagt paa 41° 4' N. Br. 68° 22' V. Lgd.

Tønderne er Skibsfarten uvedkommende; de inddrages i Oktober 1907.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Rockey Bay. En lille 1/4 Fv. Grund er fundet i 12 & 14 Fv. Vand ved Indløbet til Rockey Bay, fra Boulet Islet i N. 78° Ø., 2 1/10 Kml. og fra Ø.-Pynton ved Indløbet i S. 34° Ø. 51° 17' N. Br. 58° 0', V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Warran River. Allen Rock. Baaken paa Allen Rock er permanent borttaget.

Watch Hill. Sugar Reef Passage. I Sugar Reef Passage, i det Ø.-lige Indløb til Fishers Island Sound, er følgende Tønder udlagte:

Sugar Reef Passage East Spidstønde S E E 2 i 23 Fod Vand, fra Watch Hill Fyr i S. 30 1/2° V. og fra Catumb Reef Baake i N. 84° Ø. Sugar Reef Passage West Stumtønde S R W 1 i 21 Fod Vand, fra Watch Hill Fyr i S. 42° V. og fra Catumb Reef Baake i N. 80 1/2° Ø. Sugar Reef Passage Middle sribede Stumtønde S R P i 23 Fod Vand, fra Watch Hill Fyr i S. 37 1/2° V. og fra Catumb Reef Baake i N. 78 1/2° Ø.

New York. Gedney Channel. Paa Lys- og Fløjtønden, som til Forsøg er udlagt 100 Alen N. 75° V. fra Gedney Lys- og Fløjtønde, er Undervands Klokkerne borttaget.

New Jersey. Arthur Kill. En sribet Spirtønde er i 13 Fod Vand udlagt ved et Vrag, som er sunket i Arthur Kill, fra Tremley Point i S. 6 1/2° Ø. og fra Midten af Rahway River Bro i N. 81° Ø.

New Jersey. Fyrskibet »Five Fathom Bank« Nr. 79 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 78 inddraget.

Virginia. Assateague Ankerplads. En Spidstønde, Assateague Anchorage Spidstønde Nr. 6, er i 18 Fod Vand udlagt ved Ø.-Grensen af Ankerpladsen, fra Assatønde Fyr i S. 10 1/2° V. og fra Fishing Point Fyr i N. 10° V. Chincoteague Inlot Entrance lodret sribede Spidstønde er flyttet og ligger nu fra Assateague Fyr i S. 32 1/2° V. og fra Fishing Point Fyr i S. 88 1/2° V.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Pernambuco. Olinda Point. Olinda Point Fyr er rapporteret upaalideligt. 8° 1' S. Br. 34° 50', V. Lgd.

Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Barren i Juni 1907 i 13 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 11, Fod.

Chili. Lilenes Island Ø. En lille Klippegrund er fundet midt i Løbet mellem Lilenes Island og Rovet, som udgaar fra Pechonos Point paa Fastlandet. 31° 49' 50" S. Br. 71° 32' 50" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien S. Gibraltar. Fra den 1ste September 1907 gives Taagesignal paa Hovedet af Now Mole ved Gibraltar med Et-Slag paa Klokker hver 10 Sek.

Frankrig. Golfe d'Aignes-Mortes. L'Espiguette. L'Espiguette Fyr er ombyttet med et midlertidigt, hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Tre-Blink. Lysevnen: 18 Kml.

Det ny Fyr, der hvor 15 Sek. viser hvidt Tre-Blink, kan brænde til Forsøg.

Marseille. Mellem Grand Salaman og Ben Ratouneau ligger en 9 Fods Klippe 1/2 Kbl. S. 40° Ø. fra V.-Enden af Grand Salaman, og en 11 Fods Klippe 1/2 Kbl. S. 40° Ø. fra samme Punkt. Grand Salaman V.-Pynt: 43° 16' 56" N. Br. 5° 17' 35" Ø. Lgd.

Italian. Genova. Tidsignalet ved Semaforen paa San Benigno gives nu saaledes.

Den sorte Ballon falder hver Hverdag Kl. 10, 12 og 3 europæisk Middeltid, svarende til Kl. 9, 11 og 2 Greenwich Middeltid eller 9 t. 35 m. 41 s., 11 t. 35 m. 41 s., og 2 t. 35 m. 41 s., lokal Middeltid. Ballonen hejses halvt op 5 Minutter og helt op 3 Minutter før Tiden. Gives Signalet mere end 1 Sek. fejlt, hejses Ballonen halvt

op 5 Minutter senere og nedfires 10 Minutter efter Signaltid. Paa Helligdage gives kun Signal Kl. 12 evropæisk Middeltid. Kanon-skudtet paa Fort Castellaccio gives Kl. 12 evropæisk Middeltid, og dersom det mislykkes, hvilket angives ved rødt Flag paa „Instituto Idrografico“, Kl. 1.

Italien V.-Kyst. Torre Annunziata. Det hvide, faste Fyr paa V.-Molen ved Torre Annunziata Havn er forandret til et rødt, fast Fyr.

Punta Licosa. Touden ved Grunden, som strækker sig ud fra Punta Licosa, ligger V. for Grunden 1,2 Kml. N. 84¹/₂° V. fra Obeliskken paa den lille ø Licosa.

Rusland. Azovske Hav. Gulf of Taganrog. Fyrskibet „Petchany“ SV. Et Sejskib er sunket i 21 Fod Vand, 4¹/₂ Kml. S. 47° V. fra Fyrskibet „Petchany“. Vraget er afmærket med en tærnet Spirtonde med Ballon. 46° 57' N. Br. 38° 9' Ø. Lgd.

Algier. Nemours. Nemours midlertidige, hvide, faste Fyr er slukket og det ny Fyr tændt. Det viser hver 15 Sek. hvidt Tre-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 7 Sek., Lysevnen: 22 Kml.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Forindiens V.-Kyst. Jaigarh Head. Jaigarh Head Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr, i øvrigt uforandret. 17° 18' N. Br. 73° 11' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Aroeabai. Sembilanggeul. I Sembilanggeul er til Brug ved Uddybning ndlagt en Tønde med rød Lanterne, 1,2 Kml. N. 66° Ø. fra den hvide Lystønde Nr. 2. Den er Skibsarten uvedkommende. 4° 10' N. Br. 98° 20' Ø. Lgd.

Palembangrivier. I Palembangrivier er tændt:

Et hvidt Fyr med Formorkelser, Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Det vises fra en hvid Baake paa Øen Pajoeng S.-Pynt.

Et hvidt, fast Fyr paa en hvid Baake, tæt ved Vandstandsmaaleren paa Flodens Ø.-Side, 1 Kml. ovenfor Pajoeng S.-Pynt.

Pajoeng S.-Pynt: 2° 24' S. Br. 104° 55' Ø. Lgd.

Fransk Indo China. Baie de Camranh. Det hvide, faste Fyr paa Hon Chout NØ.-Ende ligger paa 11° 47' 15" N. Br. 109° 13' 22" Ø. Lgd., og det hvide, faste Fyr paa Pynten NØ. for Goulet paa 11° 53' 5" N. Br. 109° 12' 12" Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Amunyoku Kan (Yalu Kiang). Et Telegrafkabel er udlagt over Yalu Kiang, fra Enden af Keigi Jernbane i Byen, i NNV. til Antung. Hvert Landingssted er afmærket med to Baaker. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Kablet. 39° 6' 11" N. Br. 124° 22' 43" Ø. Lgd.

Salæe River. Toku Somu (Baker Island). Paa Toku Somu gives nu Taagesignal med Et-Stød af 3 Sek. Varighed hver 40 Sek., sandsynligvis med en Sirene. 36° 39' N. Br. 126° 0' Ø. Lgd.

Korea S.-Kyst. Quelpart Island. Marryat Island N. Revet, der i Kortet er angivet 13 Kbl. N. 7/8 Ø. for Marryat Island, findes ikke. Der er 5 à 7 Fv. Vand paa Stedet og i Nærheden.

Japan. Yokohama Ko. Tokyo Kaiwan. En Lægter er sunket i 7 Fv. Vand, 12,6 Kbl. S. 66° Ø. fra det hvide Fyr paa den S.-lige Bolgebryder og i N. 32° Ø. fra Baaken paa Janiten Bana (Mandarin Bluff). Det er afmærket med en Stage med sort Ballon og rødt Flag og om Natten med en rød Lanterne, naar Vejret tillader det. 35° 26' 55" N. Br. 139° 40' 54" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Brisbane og Port Douglas (Queensland) er erklæret for pestfri.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 5. September 1907. — Af Beretningen for 1906 fra Generalkonsulatet i Hamburg. — Et nyt Loddeapparat. — Navigationsvæsnets Ordning. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skihæfterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsnets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre		
De øvrige Sider	20 —		
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
 \ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossøjul,
 „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

RUGBRØD

fra

Agades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prishelønet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Landbrugslotteriet.

Ansøgninger om Stilling som Leverandør maa bilægges med nøjagtig Opgave over, hvilke Gevinster Leveringen skal omfatte.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 Holmens Kanal 22³. Copensture 42

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kædelsmedle, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobberrmedle.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smdearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assurandører lim i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	91 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Danmark.....		72	74
Norden.....		94 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		68 ¹ / ₂	69 ¹ / ₂
Carl.....		90 ¹ / ₂	92
Dannebrog.....		87 ¹ / ₂	90
Skjold.....	67 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	67 ¹ / ₄	67 ¹ / ₂
Urania.....		50	52
Union.....		73 ¹ / ₄	74 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		87	89
Hejmdal.....		103	105
Østasiatiske.....	131 ¹ / ₄ - ¹ / ₂ - 131	131	131 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordseen.....		27 ¹ / ₂	—
Gorm.....		90 ¹ / ₂	91
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	89	89	89 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		98 ¹ / ₂	102
5 % Østasias. Komp.....		100	101
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	92
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87	88
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	92 ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		150	150 ³ / ₄
Privatbank.....	118 ³ / ₄ 119 ¹ / ₄	119 ¹ / ₄	119 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	129 ¹ / ₂ - ³ / ₄	129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Handelsbank.....	136 - ¹ / ₄	136	136 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	107-106 ¹ / ₂ - ³ / ₄	107	107 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	93 - ¹ / ₄	93	93 ¹ / ₄
Helsingørsk Jærnsk.....	99	99	99 ¹ / ₄
Sukkerfabr.....	172 - ¹ / ₄ - ³ / ₄	172 ¹ / ₂	172 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	139 - 139 ¹ / ₂ - ³ / ₄	139 ¹ / ₄	139 ¹ / ₂

Vekselkursen d. 3. September 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.15	88.95
London.....	18.27	18.22
Paris.....	72.65	—
Amsterdam.....	151.20	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. September 1907.

Russiske Noter.....	216.15
4 % Russiske Consols.....	73.40
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	67.50
5 % Mexikanske 1899.....	99.50
5 % Rumænske Stats.....	99.40
4 % — — 1890.....	90.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 74,000, „Ny foren. Dampsk.“ 6,000, „Norden“ 4,000, „Kbhvn.“ 6,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 4,000, „Urania“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 44,000, „Østas. Komp.“ 228,000, „Union“ 4,000, „Skjold“ 6,000, „Nordseen“ 2,000.

Møller & Réé,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadekompasser.
Patent Tidglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indioatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**



Esbjerg
Tovværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palmé 470 x.

Københavns ny Sandkagebageri

6. F. Abrahamsons Efflt., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.



Emallien
paalægges varm — $\frac{1}{10}''$
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tøring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterum, Boilers og
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havveingeniørens Kontor.

Naturlig Fløde!

Paa $\frac{1}{3}$ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarvis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Dyrkelighed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838,

Skibsfører Sigurdens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk "Veritas" til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

Sigurdens, Nordby, Fanø.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

"S/P Progres" "S/P Avance".

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

N. P. Mørfensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Bornholms Skibsskoleskole

i Renne

begynder nyt 3 Mdrs. Kursus den 1. Oktober 1907.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frlt.

F. N. Halmø,

Telefon 229.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELD BLUME.

COMPTOIR 33.

AMT I. 1966.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. 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.)

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmø,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5.50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9.50

Videreførhandlere Rabat.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkes-tilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmands-eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejl- som Dampskibe. Billet, nrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clælfert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafica Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

S. Houlberg. Lille Strandstrøde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 2876a
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstrøde 3.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5698. Telef. 5698.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Ly, Ringe- & Telefonting.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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 Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“
Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hammarbetare andelsförening Stufveri förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristansen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmald“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priiser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

Emil Starck
Skibsmægler.
Åbo. Finland.
Telegr.-adr. „Starcken“.

G. C. de Baerdemaeker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel

mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,

Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riveralide Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

H. Steensen's Margarine

„3 STJERNE“ & „EXTRA TAFFEL“

Anvendes af Landets største Rederier

og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Flyde-Dokken

„General Cipriano-Castro“

og

National Skibsværffet „Restaurador“

Puerto Cabello, Venezuela.

Puerto Cabello, Venezuela.

Telegramadresse: „Astillero“.

Skibsbyggeri, Reparation og Kølhaling af Skibe.

Maskin- og Kedel-Konstruktion og Reparation.

Særlige Apparater til at tage Maskinerud og sætte om Bord igen.

1. Kl. mekanisk Værksted

Kobber- og Jærnsmedie (System Rockwell)

Lager forsynet med alle Slags Skibsmaterialer.

Flyde-Dokkens Omfang:

Længde	300 eng. Fod
Bredde	80 —
Dybde	19 —
Tonslast. Brutto	4,500 Tons
Største Bæreevne	2,000 —

— **Afdeling til mindre Skibe.** —

Tarif:

Indtagningsafgift..	Bolivar 1,50 pr. Ton
Lejeafgift	— 0,50 — pr. Dag

Hurtigt, solidt og økonomisk Arbejde.

General-Director:

R. Delgado-Chalbaud.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,

3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Err. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. September 1907. 14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sørpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Sterste Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaanedriftens
Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25.

Telefon: Palmé 470 x.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 8442.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

124.



Emaljen
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærbeden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges hold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

DANSKE LLOYD,

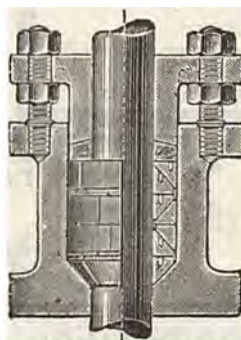
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

„Vanhaerst“.



Howaldtswerke, Klöl.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jønsen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd.
Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 9—9.

Berg & Larsen

farben Martin Niessen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forening.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hertil Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen

Telefon 7282.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 12. Septbr. 1907.

Under Mærket „Trampskipper“ opfordrer en farendø Dampskibsfører i nedenstaaende lille Indlæg os indtrængende til at skaffe Klarhed over et enkelt Spørgsmaal vedrørende Sø- og Handelsrettens Behandling af Rømningssager.

Vi benytter saa meget hellere denne Lejlighed til at komme ind paa Spørgsmaalet om Straffebestemmelserne for den simple Rømning, Sølovens § 298, og Retsforfølgningen i det hele taget, som det er os bekendt, at de herunder hørende Retssager, hvis Afgørelse i sig selv skulde synes at være saare lige til faktisk i flere Tilfælde volder Vanskeligheder ogsaa for Domstolen — Vanskeligheder, som netop synes for en Del at maatte kunne hæves, naar Rederiernes og navnlig Skibsførernes Opmærksomhed blot blev henledet derpaa.

En Rømningssag kan ad forskellige Veje komme til Sø- og Handelsretten. Den kan blive indleveret direkte fra Føreren eller Rederiet, den kan komme fra Udskrivningsvæsenet, og den kan endelig gennem Udenrigsministeriet komme fra et af Konsulaterne i Udlandet.

I alle Tilfælde bortfalder imidlertid som bekendt Tiltale fra det Offentliges Side og dermed altsaa Straf, naar Krav herom ikke fremsættes fra den forurettede Parts Side, fra Fører eller eventuelt Reder, og i Henhold hertil vil saaledes en Del Rømningstilfælde være afskaaret fra at drage retslige Følger, end sigø Vanskeligheder efter sig af nogen Art.

Hvad de øvrige Tilfælde angaar, er Sagen en ganske anden. Gnnstigt stillet bliver Retten vel i de Tilfælde, hvor Rømningssagmandens Søfartsbog indleveres direkte, thi i saa Fald foreligger der dog en Mulighed for samtidig at faa Oplysninger om selve Rømningen og de Forhold, der staa i Forbindelse med denne — en Mulighed, der, som det vil ses, mangan Gang er fuldstændig udelukket, naar Søfartsbogen indleveres gennem en af de ovenfor nævnte Myndigheder, blot indeholdende en Paategning om at der ønskes Retsforfølgning mod Rømningssagmanden. Den dømmende Myndighed vil i Sager af sidstnævnte Art være ret uheldigt stillet, idet den herved ofte kan blive henvist til udelukkende at lægge Rømningssagmandens Forklaring til Grund for sin Afgørelse.

Der kan her aabne sig forskellige Muligheder, hvoriblandt flere som uden nærmere Paavisning vil godtgøre, hvor uheldigt Forholdet i Virkeligheden er. Det kan saaledes af Rømningssagmandens Forklaring fremgaa, at han har haft lovligt Forfald, med andre Ord at Tilfældet intet som helst har med Rømning at gøre. Naar Oplysninger fra anden Side ikke kan skaffes til Veje, hvad der naturligvis ofte vil være Tilfældet, har Retten i saa Fald ingen anden Udvej end at lade Sagen falde. At Oplysninger ikke kan skaffes til Veje maa dog selvfølgelig forstaaes saaledes, at saadanne Oplysninger ikke kan foreligge indenfor en rimelig og ikke for lang Tid, thi det siger sig selv, at Domstolen af flere Grunde, deriblandt ikke mindst Hensynet til Rømningssagmanden selv, maa kunne slutte Sagen ret hurtigt. Der kan endvidere være den Mulighed, at det af Rømningssagmandens Forklaring fremgaa, at der om Bord i Skibet har hersket

Forhold, der, om de havde været Føreren bekendt, afgjort vilde have bevirket, at denne vilde have frafaldet Tiltale. I et saadant Tilfælde vilde Retten utvivlsomt enten selv eller ved Rømningssagmanden søge Forbindelse med Føreren og henstille til denne at lade Sagen falde, men naar dette viser sig umuligt, da opstaa netop den Vanskelighed, hvis eventuelle Konsekvenser en „Trampskipper“ anker saa stærkt over. Det er os bekendt, at Sø- og Handelsretten i enkelte Tilfælde af denne Art har henvendt sig til Rederiet og ladet dettes Holdning være det afgørende for Spørgsmaalet om Retsforfølgning, men ved Vurderingen af denne Omstændighed maa det ganske vist erindres, at Domstolen, i Analogi med hvad der gælder for almindelige Politiforsøelser, har Myndighed til, naar den maatte finde det formaalstjenligt, uden videre at slutte en Sag angaaende simpel Rømning blot med en Advarsel. Domstolen har altsaa kun en Ret men ikke nogen Pligt til at dømmø og vil saaledes formelt set stedse være uangribelig. Det er dog en Selvfølge, at Sø- og Handelsretten aldrig vilde række Haand til noget Forsøg paa at undergrave Disciplinen om Bord i Handelsflaadens Skibe, og i nøje Overensstemmelse dermed er det sikkert ogsaa Retten i høj Grad magtpaaliggende at henholde sig til Skibsføreren, naar dette kan lade sig gøre, og først i anden Række at lade Rederiet faa nogen direkte Indflydelse paa Rømningssagernes Behandling.

Som bekendt er isøvrigt en Skibsfører alene i Kraft af Sølovens Bestemmelser i meget udstrakt Grad at anse som Rederens Fuldmægtig, og det Spørgsmaal kunde derfor meget godt rejses, om ikke Skibsføreren Ret til at forlange Tiltale — eller eventuelt frafalde en saadan — i nok saa høj Grad maa tilkomme Rederen som den der er Udsteder af Føreren Fuldmagt. Dette Spørgsmaal er imidlertid nærmest af rent juridisk Natur, og vi ser i denne Forbindelse ikke nogen Grund til at komme dybere ind derpaa.

Under saadanne Forhold som de ovenfor anførte er det givet, at der ved Sø- og Handelsretten langt snarere bliver straffet for faa end for mange for Rømning, og uagtet man vel kan anse det for at være en Smagssag, om dette er heldigt eller mindre heldigt, saa maa det dog i hvert Fald anses som absolut uheldigt, at der herigennem kommer til at hvile en vis Usikkerhed over Domstolens Behandling af Rømningssager. Det vilde derfor være af ganske væsentlig Betydning for Sø- og Handelsrettens Domme i Rømningssager, om Skibsførerne i Tilfælde af Rømning lod tilføre Skibsdagbogen kortfattede Oplysninger om de Forhold, der stod i Forbindelse med Rømningen (derunder navnlig Oplysning om Tidspunktet for Skibets Afgang og om hvorvidt dette kunde antages at være Rømningssagmanden bekendt, om tilgodehavende Hyre, Medtagelse af Tøj etc.), og derefter stedse lod en Udskrift af Journalen medfølge i de Tilfælde, hvor Søfartsbogen blev overleveret til et Konsulat med Paategning om, at der ønskedes Retsforfølgning indledet mod Rømningssagmanden.

Ikke alene praktiske men ogsaa moralske Hensyn kunde tale stærkt for en saadan Ordning, thi ogsaa Rømningssagmanden har et vist Krav paa, at Fordringen om Retsforfølgning mod ham støttes af nærmere Oplys-

ninger om Sagen og ikke indskrænker sig til et eneste Pennestrøg i hans Søfartsbog.

Vi har modtaget følgende:

Sølovens Paragraf 37, sidste Stykke siger, at Skipperen har at afgive en Rømningsmands Søfartsbog til Konsulen med Paategning om, hvorvidt han ønskes straffet eller ej. Imidlertid siges det at være Kutyme, naar en Mand, der er rømt fra Skib, og i sin Søfartsbog har Paategning om, at han ønskes straffet, at Sø- og Handelsretten da telefonerer til det paagældende Rederi og spørger, om dette ønsker Manden straffet, og derefter handler fuldstændig efter Rederiets Svar, tilsidesættende Skipperens lovlige Ret og Krav. Med hvilken Ret gør Sø- og Handelsretten dette; er det for at ødelægge Disciplinen fuldstændig eller fordi man regner Skipperen lig Nul.

Kronstadt, 1. September 1907.

Trampskipper.

Bestemmelsen om at Skipperen skal afgive en Rømningsmands Søfartsbog til Konsulen med Paategning om, hvorvidt han forlanger Retsforfølgning mod Rømningsmanden eller ikke, indeholdes ikke som nævnt af den ærede Indsender i Sølovens § 37, men i § 37 af „Instruktion for de Danske Konsuler i Udlandet“ af 15. December 1893. Derimod bestemmer Sølovens § 311, at simpel Rømning ikke forfølges af det Offentlige, medmindre det begæres af den forurettede, Skipper eller Reder. Det er vel i enkelte Tilfælde hændet, at Sø- og Handelsretten uanset Paategningen i Søfartsbogen har ment at burde sætte sig i Forbindelse med Rederiet i Anledning af Spørgsmaalet om, hvorvidt man har skullet rejse Tiltale eller ikke, men nogen Kutyme i saa Henseende eksisterer ikke.

Vi henviser iøvrigt til ovenstaaende Artikel om Rømningsager ved Sø- og Handelsretten.

Red.

International Rederkonference. Den i sidste Nummer omtalte internationale Konference af Skibsreder-Organisationer vil i Følge „Shipp. Gaz.“ blive afholdt i London i Begyndelsen af Oktober. Det er Shipping Federation, der har taget Initiativet til Konferencens Afholdelse, og følgende Foreninger har modtaget Invitationen: Dansk Dampskibsrederi-Forening, Kjøbenhavn; Nederlandsche Reders-Vereeniging, Amsterdam; Federazione degli Armatori Italiani, Genua; Zentralverein Deutscher Rheder, Hamburg; Fédération Maritime, Antwerpen; Sveriges Redareforening, Gøteborg; Comité Central des Armateurs de France, Paris; Gibraltar Employers' Federation, Gibraltar.

Konferencen er særlig sammenkaldt for at forhandle om, hvilke Forholdsregler man skal tage mod Arbejdernes stadig voksende Krav overfor Skibsfarten. Hovedpunktet i denne Forbindelse er naturligvis den hurtige Udvikling de internationale Strejker har taget; den Omstændighed, at Skibe f. Eks. under Hamburg-Strejken blev blokeret i svenske Havne, viser med tilstrækkelig Tydelighed, at Rederne med endnu større Opmærksomhed end hidtil maa ikke blot følge, men ogsaa modarbejde disse Forhold.

At Konferencen skulde resultere i, at der blev dannet en international Rederforening, er ikke paa Forhaand givet, men der skulde gerne opnaas det, at de

forskellige Foreninger kom til at arbejde i Forstaaelse med hverandre, saaledes at f. Eks. Shipping Federation i Tilfælde af Strejke i Tyskland kunde paakalde den tyske Forenings Assistance til at beskytte engelske Skibe i tyske Havne, mod Godtgørelse af Udgifterne derved, og omvendt.

Undervands Klokkesignaler. Under Titlen „Submarine Signals“ har Boston Firmaet Submarine Signal Company i Følge „Hamb. Corr.“ fornylig udgivet en Bog, der giver en interessant Oversigt over den Udbredelse Undervands-Lydsignal-Apparatet har vundet. Bogen giver tillige Oplysninger om de Erfaringer, der er indvunden med denne stadig mere brugte og for Skibenes Sikkerhed saa vigtige Opfindelse. Ialt 76 Dampskibsselskaber, Korporationer og Myndigheder har i Følge de foreliggende Oplysninger indført Apparatet paa alle eller en Del af de dem underlagte Dampere, Fyrskibe, Bøjer eller lignende.

Flere tyske Selskaber, deriblandt først og fremmest Hamburg-Amerika Linien og Nordd. Lloyd har udrustet deres Skibe med Modtagerapparater, og for nylig har endnu et Bremer Dampskibsselskab til Forsøg ladet en af sine Dampere forsyne med Modtagerapparat. Forsøgene med dette Apparat har givet et gunstigt Resultat, idet det blev fastslaaet, at man ved Hjælp af dette indenfor en halv Stregs Nøjagtighed kunde bestemme Retningen til det med undervands Klokkesignal forsynede Fyrskib. Kaptajnen om Bord paa et Skib, der er forsynet med Modtager Apparat, vil saaledes i taaget Vejr, naar han nærmer sig et saadant Fyrskib, være i Stand til at bestemme sit Sted og derved faa angivet den Kurs, han skal styre ind i det paagældende Farvand.

I nordevropæiske Farvande er af tyske Fyrskibe Ausenzjade-, Weser-, Elbe I-, Borkum, Gabelsfach-, og Fehmarnbelt-Fyrskibe udrustet med Undervands Klokkesignaler. Northwest- og Bar-Fyrskibet ved Mersey er af Mersey Docks and Harbour Board bleven forsynet med undervands Klokkesignal og har lige indtil nu været de to eneste paa den engelske Kyst, tillige en Haaks-, Nord Hinder-, Terschelling Bank, Maas-, Schouwen Bank, Sandetti og i Østersøen Gjedser og Trelleborg Fyrskibe forsynet med undervands Klokker. Endelig har den belgiske Regering paa tænkt i en nær Fremtid at følge de øvrige Staters Eksempel.

Navigationdirektøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod ialt følgende Antal Elever:

1. Afdeling	45 (Afvist 7)
2. Afdeling i	
Navigation	32 (— 1)
Geografi og Vejrlære	25 (— 1)
Engelsk	21 (— 3)
Søret og Handelsvidenskab	24 (— 3)

Helsingør Skibsværft. Helsingør, d. 7. September (Ritz. Bur.). Bestyrelsen for Aktieselskabet Helsingør Jærnskibs- og Maskinbyggeri har paa et i Dag afholdt Møde vedtaget at foreslaa en Dividend for det forløbne Driftsaar af 7 pCt.

Direkte Dampskibsforbindelse Esbjerg—London. Paa et d. 7. ds. i Kjøbenhavn afholdt Møde af Repræsentanter for Danmarks Udførsel af Landbrugsprodukter, der i Juli Maaned var i London for personlig at undersøge Betimeligheden af en eventuel direkte Dampskibsroute Esbjerg—London, vedtoges det, efter hvad „Ritz Bur.“ erfarer, enstemmigt at arbejde hen til Etableringen af en Prøvefart med to Gauge ugentlig Dampskibsforbindelse Esbjerg—London og India Dock for et Tidsrum af mindst et Aar.

„Lusitania“. Liverpool, 8. September (Ritz Bur.) Cunardliniens ny Kæmpedamper „Lusitania“ afsejlede i Aftes herfra til New York, fuldt optaget af Passagerer. Paa Kajen havde der samlet sig over 100,000 Mennesker for at overvære Afrejsen.

Passeret Vraggods. Føreren af Damperen „Esbern Snare“, Kaptajn W. Rusch meddeler, at han d. 6. ds. paa Rejsen fra Parkeston til Hamburg passerede en afbrækket Mast rugende c. 3 Fod op over Vandlinien, drivende misv. VNV. $\frac{1}{4}$ V. af Norderney Fyrskib i c. 12 Kvartmils Afstand. Masten var rimeligvis løsreven fra et sunken Vrag og laa farlig for Ruten Borkum-Elben.

Nyt Havneanlæg i Rotterdam.

Skibsfarten paa Rotterdam tiltager betydelig Aar for Aar og har bevirket, at Kravet om større Havneplads for de ankomne Fartøjer stadig er blevet stærkere. Dertil kommer, at de mange Rhinfartøjer fylder op i Havnen, hver Gang det indtræffer, at Rhinfarten hindres af Isgang eller lav Vandstand. Paa Grund af disse Forhold havde Kommunalbestyrelsen allerede i Fjor fattet Beslutning om paa Sydsiden af Floden at lade udgrave et nyt Havnebassin paa omtrent 32 Hektar, som skulde kaldes „Lekhaven“. Samtidig tænkte man paa senere at udgrave et Havnebassin paa omtrent 60 Hektar i det Terræn, som ligger mellem den projekterede „Lekhaven“ og Havnebassinet „Maashaven“.

Imidlertid er Skibsfarten paa Rotterdam i første Halvdel af indværende Aar tiltaget saa stærkt, at Kommunen, i Følge en norsk Indberetning, nu har besluttet at anlægge én stor Havn i Stedet for flere Smaahavne. Den store Havns Anlæggelse er i Principet vedtaget i sin Helhed, men det er Mening, at Anlægget skal foretages, efterhaanden som Behovet melder sig. Den projekterede Havn vil ikke blot blive en Sammensmeltning af de foran omhandlede projekterede Havneanlæg, men ogsaa betegne en betydelig Udvidelse. Naar den ny Havn bliver færdig, kommer den til at rumme lige saa mange Fartøjer som Rotterdams nuværende Havnebassiners tilsammen.

Den ny Havn paa Sydsiden af Floden Maas skal kaldes „Waalhaven“ og vil komme til at omfatte c. 160 Hektar i det hele, med en Vandflade paa 310 Hektar.

„Waalhaven“ vil kunne optage c. 140 Skibe foruden de Fartøjer, som kommer til at losse og lade langs Bassinets Kajanlæg. Disse Kajanlæg vil delvis blive anlagt i Firkanter ud i Bassinet for at skaffe flest mulig Skibe Plads. De Skibe, som ikke ligger langs Kajerne, vil blive fortøjet ved Pæle, som findes rundt om i Bassinet, og Losning og Lastning vil kunne foregaa direkte i og fra Lægtene og Rhinfartøjer fra Skibssiden.

Indsejlingen til „Waalhaven“ vil faa en Bredde af 330—440 Meter, og der vil gennem Midten af Bassinet blive holdt aabent et Løb paa 200 Meters Bredde, for at Fartøjerne paa bekvem Maade skal kunne naa hen til deres Liggepladser. Naar „Waalhaven“ er færdigbygget, vil den blive det største Havnebassin i Verden. Det følger af sig selv, at Havnen vil blive udstyret efter Nutidens Fordringer, og at dens Kajer vil blive sat i Forbindelse med Jærnbannerne.

Hvor meget „Waalhaven“s Anlæg, som udelukkende vil blive udført for Regning af Rotterdams Kommune, vil løbe op til, kan vanskeligt forudsiges med Nøjagtighed, men man tør med Sikkerhed antage, at der mindst vil kræves 25 à 30 Millioner Gylden.

Som nævnt vil Havneanlægget blive udført efterhaanden som Skibsfarten paa Rotterdam stiger. Man vil begynde med at udgrave det Terræn, som oprindeligt var tænkt at skulle give Plads for den projekterede „Lekhaven“. Den første Begyndelse vil omfatte c. 40 Hektar.

Maanedistance-Observationer.

Vi har modtaget følgende:

I de af Navigationskommissionen afgivne Betænkninger findes blandt Divergenserne Spørgsmaalet om Maanedistancen som anbefalet Observation ved Navigatørers Uddannelse. Bestemmelsen derom er af ikke saa lidt Betydning, fordi Forberedelsen er forholdsvis langvarig og trættende, om de forskellige Formler fordres lært udenad som for c. 30 Aar tilbage, men en mindre grundig Undervisning kan vel paa den anden Side nærmest betragtes som værdiløs.

Blandt Observationer er Maanedistancer ikke alene de mest omstændelige at beregne, men ogsaa de vanskeligste at maale om Bord paa et svingende Skibs-Dæk, og der kan kun tænkes Anvendelse for dem i Søen; thi er Skibet til Ankers paa Red eller i Havn, vil en almindelig Klokkeslets-Observation give et ulige bedre Resultat til Bestemmelse af Kronometerets Stand og Gang.

Naar undtages dette ene Tilfælde, at Middelsklokkeslettet i Greenwich ikke kan bestemmes ved Søur, saa kan der ikke tænkes nogen Lejlighed, ved hvilken Observationen kan komme Navigeringen til Gode, og da Beregningen er saa vidtløftig, findes der næppe ret mange, som eksperimenterer dermed til Fornøjelse. Det kan hændes, at Kronometeret gaar i Staa eller lignende, men i saadanne Tilfælde kan det som Regel ikke forudsættes, at Navigatørerne vil have en saadan Øvelse i at maale Distancen, at de vil faa saa megen Tillid til Resultatet deraf, at de kan stole derpaa, indtil de faar Landkending.

Det kan i Sagens Interesse have sin Betydning at se offentliggjort Beretning om, hvorvidt Observationen i det hele taget benyttes af vor Tids Skibsførere, samt hvilke Resultater der er opnaaet særlig i saadanne Tilfælde, hvor det har været nødvendigt at tage Hensyn dertil.

Her kan til Eks. anføres, at en tidligere Fører af S/S. „Louisiana“ i sin Tid nogenlunde regelmæssig har eksperimenteret med Maanedistancer som Øvelse for Styrmandene paa lange Rejser; men de Resultater, som opnaaedes, var alt andet end tilfredsstillende; thi med betydelig Færdighed i Distancemaaling er de beregnede Klokkeslets aldrig kommen det virkelige Tidspunkt nærmere end 30 Sekunder, som oftest var Forskellen c. 1 Minut, uagtet der samtidig med Distancen maalt Højder af begge Himmellegemer af øvede Navigatører, der som oftest havde dobbelte Kikkerter til gode Instrumenter.

Dersom ingen Skibsfører kan opgive bedre Resultater, da kan der ikke siges at være noget passende Forhold mellem den kostbare og trættende Forberedelse paa Navigationsskolen og de praktiske Fordele, der kan ventes af disse Observationer særlig i denne Tid, da Kronometeres Værdi er saa forsvindende lille i Forhold til store Dampere's kostbare Tid, at det ikke kan forudsættes, at saadanne sendes i transatlantisk Fart med kun et Kronometer.

Saavidt vides er engelske Navigatører fritaget for Maanedistancer endog til Ekstra Maxter Eksamen, og der er ingen Tvivl om, at danske Skibsførere ogsaa kan undvære dem.

Skipper.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har brugt yderligere Fasthed og Stigning i Kulfragterne fra England, Skotland og Wales alle Vegne hen undtagen til La Plata, for hvilken Destination Raten er gaaet 6 d. à 1 sh. ned, og navnlig mærkes Stigningen til Middelhavet og Østersøen, men til Middelhavspladserne er det sandelig ogsaa i højeste Grad nødvendigt, at Raterne kommer op, thi Returnarkedet herfra og navnlig fra Sortehavet er ganske ekceptionelt slet for Aarstiden. Medens vi f. Eks. i tidligere Aaringer i September har set en temmelig livlig Befragtningsforretning fra Sortehavet, Azov etc., er denne nu indskrænket til et Minimum, og foruden at Raterne er usle, er Opholdene meget ofte lange, ikke alene i Odessa og Nikolajeff, men ogsaa andre Steder, f. Eks. Kherson. Gennemgaaende kan det nok siges, at Kulfragterne til Middelhavet er mindst 6 d. højere i Løbet af Ugen, og fra Cardiff ser vi f. Eks. nu Befragtninger til 6/3 à 6/6 Genua, Savona eller Livorno, Frs. $7\frac{1}{2}$ à $7\frac{3}{4}$ Marseille, 6/ Port Said, men der er ingen Tvivl om, at de vil stige yderligere, thi med saadanne Returner, som Sortehavet etc. har at byde paa, og de lidet lovende Fremtidsudsigter, kan en Rundrejse slet ikke betale sig. Fra Odessa er sidst betalt saa lavt som 8/ til udsøgt Havn, Sulina betalte 8/6 til London, og fra Azov er Raten faldet fra 11/ Rotterdam, som betales for et Par Uger siden, til nu 9/ for prompt Lastning, andre Destinationer i Forhold. Donuen har fragtet lidt paa Basis af 10/3 à 10/9 L. H. A. R. pr. prompt. I det østlige Marked er der ingen videre Forandring, Hovedbefragtningsstedet er Kurrachee, hvorfra der stadig kan faas 17/3 à 17/6 til udsøgt Havn pr. September/Oktober, idet Tonnage ikke vil gaa igennem Suez Kanalen for mindre. Et Par Oktober Dampere fragtedes med Erts fra Bombay til 21/ Filadelfia eller Baltimore. Nordamerika viser kun meget lidt Liv, og Raterne er uforandret lave med et yderst ringe Begær efter Dampere. Kun for Kanalen er der en Smule Opgang at spore, idet Assurancepræmien for engelske Baade nu snart forhøjes, og fra St. John til Englands Vestkyst kan faas 37/6, fra Miramichi 45/ à 47/6. La Plata Markedet er igen flovet af, grundet paa de forholdvis minimale Afskibninger, og Raten fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet kan ikke sættes til mere end 10/, og fra San Lorenzo Grænsen 11/3 à 11/6.

Nord- og Østersømarkedet ligger fremdeles gunstigt hvad Fragterne angaar, men Ekspeditionerne lader gennemgaaende en Del tilbage at ønske, baade i Finland og paa største Delen af Kulpladserne. Der er rigelig med Træfragter til faste og stigende Fragtrater, og det ser ud til, at vi staar overfor et Par gode Maaneder i forannævnte Fart, særlig hvis der snart skulde komme mere Liv i Kornafskibningerne. Der begynder saa smaat at

vises sig Laster, og for Petersborg betales 1/3 Hvedebasis London eller Rotterdam pr. prompt, $1/3\frac{3}{4}$ à $1/4\frac{1}{2}$ pr. Oktober, Königsberg betaler ogsaa 1/3 Hvedebasis London eller Rotterdam, medens Libau søger Tonnage til 1/ Havrebasis, men Ladning er intet Steds rigelig endnu. Træfragterne er meget faste og næsten over hele Linien en Kende højere end for en Uge siden. Blandt Kulbefragtingerne nævner vi Blyth/Kronstadt 4/9 (3,000 Tons), Forth/Kronstadt 5/ (1,800/2,500), 6/6 Tyne/Port Kanda (1,600), 6/6 Methil/Horsens (1,000), Tyne eller Wear 5/ à 5/3 eller Forth/Swinemünde (1,600/2,500), 6/6 Tyne/Helsingfors (1,400/1,500), 6/ Burntisland/Kiel (1,600), 6/6 Methil/Wismar (1,500/2,100), 4/4 $\frac{1}{2}$ Rotterdam (1,600), 6/ à 6/6 Tyne/Genua (3,500/5,000). Fra Cardiff har der ikke været sluttet meget, da Tonnage har været ret sparsomt tilbudt. Der betales 7/ Kronstadt, 8/9 for Fuel (2,200), 5/6 Bremerhaven, 5/ à 5/3 Le Havre.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vest-øverig til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er Markedet vedvarende meget fast med en Del prompte Trælaster til England og Tyskland samt nogle ny Islaster fra Østnorge, medens der er færre Trælaster til Frankrig. Returnadninger af Clay, Oljekager, Kul etc. er fremdeles rigelig fremme; og Kulfragterne er yderligere stigende for prompte Sejlere.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

100 Sldr. Stav Frederiksted/Charlestown 32/6 pr. Oktober, 120 Sldr. Stav Gøteborg/Charlestown 28/, 1,050 Tdr. Tjære Umeå/Dunkerque Frs. 2,75, 1,200 Tdr. Tjære Halmund/Harlingen Hfl. 19, 1,100 Tdr. Tjære Umeå/Alblasserdam Hfl. 20, 300 Tons Oljekager Petersborg/nordligst Aarhus Mark 20, 190 R.-T. Is Kristianiafjord/Cherbourg Frs. 3, Porthalipuen Frs. 17, 340 Tons Kul Burntisland/Nykjøbing S. £ 11, 400 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 10, 400 Tons Kul Boston/Bornholm £ 10, 260 Tons Oljekager Dieppe/Stettin Frs. 14.

Noteringerne er uden væsentlige Forandringer fra sidste Uge, dog kan højere Fordringer for Trælaster fra Norrbotten gennemføres for passende prompte Sejlere samt Islaster fra Kristianiafjord til Ramsgate 9/6, St. Malo 15 à 16 Frs., St. Nazaire 16 à 17 Frs., Newcastle 8/.

Angaaende de mindre Skibe, da er det fastere i Meuel og Königsberg. Memel noterer af Trælaster bl. a. til Stralsund 21 Mark, Eckernförde 22 Mark, Altona 25 Mark og Geestemünde 28 à 29 Mark pr. Sldr. Königsberg byder 15 Mark Rugbasis/Oljekager, og stiller i Udsigt 16 Mark. Stolpuünde og Rügenwalde noterer pr. ultimo September nogle Ladninger Havre, men til ret lave Rater. Rostock er flovere og sluttede nogle Skibe i forrige Uge til 3 $\frac{1}{2}$ Mark for Rug, 4 $\frac{1}{2}$ Mark for Havre til Danmark. Suudhavn. Fra Stralsund og Greifswald er det heller ikke endnu meget livligt; derimod noteres fra Barth 4 Mark for Hvede til Danmark, Sydsøverig og 5 $\frac{1}{2}$ à 6 Mark for Havre til Gøteborg.

ab Kjøbenhavn, hvortil der i disse Dage er ankommet et Par Hvededampere fra Amerika, er sluttet til Helsingborg, Landskrona, Malmø 8 Øre, Svendborg 13 Øre, Randers 15 Øre for Hvede samt til Karlskrona for Klid 5 $\frac{1}{2}$ Kr.

ab danske Provinshavne udbydes nogle Hvedeladninger, navnlig til Kjøbenhavn; med Bygbefragtinger er det endnu vel tidligt.

Med Stenfragterne staar det vedblivende ret godt bl. a. er sluttet fra sydsvenske Havne for Bloksten til Wismar og Stettin 5 $\frac{1}{2}$ Mark.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsstyrelsernes Formænd:

Kaptajn M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Forretningfører H. Clausen, Marstal; Havnefoged A. P. Raamussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechner, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Faabø; Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus; eller til Hovedkontoret, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt. C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør	" J. Schmidt, Dragør.
Faxe og Omegn....	" J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
Rødvig	" J. P. Nielsen, Rødvig.
Støge og Nyord....	" N. P. Hansen, Nyord, Støge.
Borholm	" Th. Clausen, Rønne.
Midtøen	" M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense
Sydøen	" Th. Nielsen, Svendborg.
Østøen	" W. Iversen, Nyborg.
Langeland	" A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.
Nordøen	" C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.
Ærø	" Joh. Albertsen, Marstal.
Sydjylland	" P. Pedersen, Strandhuse, Kolding og H. Christensen, Vindingland, Vejle.
Midtjylland	" S. Christensen, Aarhus.
Nordjylland	" J. P. Christiansen, Laugesø 6, Aalborg.

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører Knud Petersen og M. Andersen.
Aarhus	— N. Knudsen.
Assens.....	— J. Jørgensen.
Esbjerg	Sagfører J. Clausen.
Faaborg	— J. Amloft.
Fredericia.....	— E. Thiellesen.
Frederikshavn..	— N. Petersen.
Horsens	Overretssagfører Schoucnborg.
Kallundborg ...	Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører Ludvig Arulzen.
Marstal.....	Sagfører H. P. Nielsen.
Middelfart.....	— Philip Hansen.
Nexø	— H. Mauritzen.
Nyborg	— Chr. Quist.
Nykjøbing Jyll.	— Axel Tønnesen.
Odense	— E. Kiorboe og C. Knudsen.
Rønne.....	— Janus Olsen.
Svendborg.....	Overretssagfører J. Jacobsen.
Thisted	Sagfører Niels Lyhne.
Vejle.....	Overretssagfører F. Knudsen.

Generalforsamlinger.

Det forenede Bugsererselskab holdt i Folge »Nationaltidende« d. 29. f. M. ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Cohn. Generalforsamlingen var ekstraordinær og

sluttede sig til en Generalforsamling den 10. August, som ikke var beslutningsdygtig, og hvor man derfor ikke kunde vedtage et foresat Forslag om at anskaffe en ny og stærkere Bugserbåd.

Formanden, Admiral Victor Hansen motiverede Forslaget. Havnekapitajnen havde stillet Fordring om at faa en kraftigere Baa, da Havnevesenet ellers vilde bygge den og paaføre Selskabet en odelaggende Konkurrence. Skont Bestyrelsen for har været imod en saadan ny Baads Anskaffelse, mente den nu at maatte tilraade at anskaffe Baaden sammen med de andre Selskaber. Formanden mente nok, at man kunde magte dette. Reservefondet indeholdt 42,000 Kr., Baaden vilde koste 80,000 Kr., og Foreningens Part heraf vilde blive 22,800 Kr. Formanden vilde meget tilraade at støtte Forslaget. Hvis Vedtagelse var nødvendig for Selskabet.

Grosserer H. Barentzen pegede paa, at det opsparede Reservefond gav større Udbytte end Selskabets almindelige Drift. Det vilde være sorgeligt, om en Nedgang blev Resultatet af Nyanskaffelsen. Det nuværende Udbytte er allfor ringe. Taksterne bør sættes op.

Formanden indrømmede, at Taksterne var for smaa, og han haabede ikke, det skulde vare længe, inden man kunde gaa til en Forhøjelse.

Et Spørgsmaal om, hvorvidt det vilde være praktisk at udrangere nogle af de ældste Baade, besvaredes af Bestyrelsen derhen, at dette var højt tvivlsomt. Et Par Baade havde haft Tab, men dette var overordentlig ringe.

Efter en yderligere Diskussion vedtoges Forslaget enstemmigt med den Ændring, at den ny Baa — i Modsetning til Selskabets øvrige Baade — skulde assureres.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigations-skole. I den nu afsluttede 2. Eksamenstermin 1907 bestod til den almindelige Styrmandseksamen 9 Elever, til Eksamen i 2. Afdeling bestod 7 i Navigation, 5 i Sorel og Handelsvidenskab, 5 i Geografi og Vejrlære og 5 i Engelsk.

Faldet over Bord og druknet. Holbæk, 9. Septbr. (Ritz. Bur.) Matros Niels Svend Hjalmar Christensen, født i Kjøbenhavn den 6. Marts 1887, der var forhyret med den svenske Skonerbrigg »Frida«, Kaptajn Dahlberg, af Kivik ved Cimbrishamn, er paa Skibets Rejse fra Stugsund til Holbæk med Træ i Nærheden af Gotland, faldet over Bord og druknet.

Regeringen i Venezuela har nylig i Puerto Cabello etableret et Skibsværft for Sejl- og Dammskibe og en Flydedok med følgende Dimensioner: Længde 300 Fod, Bredde 80 Fod og Dybde 19 Fod.

Værftet og Dokken er, efter hvad der meddeles os, forsynet med alle moderne Indretninger og Bekvemmeligheder for Skibe, der søger Reparation, og de for Arbejdet fastsatte Takster er betydeligt lavere, end hvad der gælder for de nærmest liggende Etablissementer af samme Art i de paagældende Farvande.

Det antages at Puerto Cabello ved Hjælp af denne Foranstaltning vil faa en stærkt forøget Betydning for Skibsfurten, navnlig paa det Karabiske Hav.

I Folge Meddelelse fra Formunden i Eksamenkommissionen forløb de nu afsluttede Maskinisteksaminer saaledes:

Til Maskinisteksamens 1ste Afdeling indstillede sig 56, hvoraf bestod 37. Til Maskinisteksamens 2den Afdeling: 1 Maskinfagene, indstillede sig 5, hvoraf bestod 1, i Hjelpefagene indstillede sig 10, hvoraf bestod 7, i alle Fagene indstillede sig 30, hvoraf bestod 25. Til Hovedprovns Tillægsprøve i Elektroteknik indstillede sig 18, hvoraf bestod 13.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe. Sejlskibe: 5 amerikanske, 8 britiske, 1 chilensk, 6 franske, 1 italiensk, 2 norske og 3 svenske, ialt 26. Dammskibe: 3 amerikanske, 16 britiske, 1 chilensk, 3 franske, 5 tyske, 2 italienske og 2 norske, ialt 32. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 9, Kollision 5, Ild 1, forsvundet 3, forladt 1, Kondemnation 7. For Dammskibene: Stranding 17, Kollision 4, forsvundet 1, Kondemnation 8, sunket 2.

Martha, Skonnert, kom paa Rejsen fra Uleåborg med Tjære paa Grund paa Holmoen. Under en Storm kom Skibet atter flod, men var løk og sank efter 3 Timers Forløb. Besætningen, 5 Mand, samt Kaptajnens Hustru blev reddet om Bord i norsk Dampet «Baltic». Bjergningsselskabet Neptun fra Stockholm forsøger at bjerge Skibet.

Sigrud, Skonnert af Brantevik, paa Rejse fra Åbo til Kjøbenhavn med Træ, er strandet ved Snipans Fyrskib og bleven totalt Vrag. Besætningen er reddet om Bord i en Dampet og landsat i Stockholm. Bjergningsdampet har forsøgt Bjergning, men har maattet opgve det.

Kolpino, Dpsk. af Hull, paa Rejse fra St. Petersborg til Hjemstedet med Stykgods, kom paa Grund paa Middelgrunden.

Dina, Galease af Haugesund, kom paa Rejsen fra Hjemstedet til Memel med Sild paa Grund ud for Maglebylille Hage paa Amager; kom senere flod ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Kullen, Dpsk. af Gøteborg, er paa Rejsen fra St. Petersborg til Aalborg med Oljekager bleven indslået til Wisby med brækket Skruaksel. Dampet vil blive bugseret til Bestemmelsesstedet.

Gulbis, 3/m. Skonnert af Riga, paa Rejse fra St. Petersborg til Methil med Træ, har i Drøden været i Kollision med Galease «Netto» af Hunnestrand. «Netto» var paa Rejse fra Hjemstedet til Stettin med Sten. Kort efter Kollisionen sank «Netto». Besætningen, 4 Mand, blev reddet om Bord i «Gulbis» og senere landsat i Helsingør. «Gulbis» har tilsyneladende ingen Skade faaet. Svitzers har gjort forgæves Forsøg paa at bjerge «Netto».

Sohlomsten, Galease af Kolding, er paa Rejsen fra Eger-

sund til Grounsund med Mursten i en Storm kommet paa Grund ved Stubbekjøbing. Besætningen er landsat.

Nybygninger, Køb og Salg.

D. 5. ds. lob fra Ring Andersen's Skibsværft et nyt Skib, en 50 Tons Motorskonnert med en 20 HK. Motor, af Stabelen. Skonnerten er det første Staa skib, der er bygget paa Værftet. Den er bestilt af Skipper Nielsen, Fejo.

Om kort Tid vil Kolen blive lagt til et nyt Staa skib, en Motorgalease. («Svendb. Amtstidende».)

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

VIKING MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEMP. FABR. KANVA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 10. Septbr.) Adolph Andersen, Schuvert, ank. Newcastle 9. ds. fra Rouen. — Alexandra, Rabe, ank. hertil 8. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, afg. herfra 1. ds. til Marseille. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Riga 7. ds. til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Harnäs 8. ds. herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 8. ds. hertil. — Arno, Strubberg, afg. herfra 9. ds. til Port Vendres. — Axelhuus, Sæberg, ank. Antwerpen 6. ds. fra Riga. — Baron Stjernblad, Kofod, ank. hertil 9. ds. fra Königsberg. — Beira, Lunge, afg. Nizza 6. ds. til Marseille. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. herfra 7. ds. til Marseille. — Chr. IX, Holm, ank. London 8. ds. herfra. — Dagmar, Wiberg, pass. Dartmouth 10. ds. hertil. — Douro, Mortensen, afg. St. Petersborg 8. ds. hertil. — Florida, Andersen, ank. Stettin 4. ds. herfra. — Frederik, Thomsen, afg. London 7. ds. hertil. — Garonne, Kromann, afg. Dunquerque 7. ds. hertil. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 10. ds. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 7. ds. til New York. — Hengest, Harder, ank. Hull 7. ds. fra Antwerpen. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. St. Petersborg 6. ds. fra Riga. — Jolantha, Simonsen, ank. Bergen 7. ds. herfra. — Kasan, Hansen, afg. herfra 9. ds. til Königsberg. — Kentucky, Andresen, ank. Filadelfia 5. ds. fra Aalborg. — Kiev, Jørgensen, ank. Hull 5. ds. fra Libau. — Kursk, Gommesen, afg. Riga 7. ds. til Rouen. — Leopold II, Rasmussen, dokker i Helsingør. — Louise, Kruse, ank. Reval 10. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 6. ds. fra Baltimore. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afg. Boston 9. ds. hertil. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. herfra 9. ds. til St. Petersborg. — Moskow, Meldahl, afg. herfra 6. ds. til Antwerpen. — Nicolai II, afg. Kristiania 5. ds. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ank. Königsberg 8. ds. fra Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. Libau 6. ds. fra Aalborg. — O. B. Suhler, Frisette, ank. Konstantinopel 10. ds. fra Salonika. — Omsk, Jønsen, p. Holtenu 9. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 9. ds. fra Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Libau 6. ds. herfra. — Pregel, Olsen, ank. Nyborg 9. ds. fra Hull. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 8. ds. fra Las Palmas. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. hertil

9. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 31. Aug. fra Newport. — Tiber, Beck, ank. Cadiz 9. ds. fra Malaga. — Tyr, Thanning, ank. hertil 9. ds. fra Windau. — Uniter States, Wulf, ank. hertil 10. ds. fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 23. Aug. herfra. — Vendsyssel, Jacobsen, afg. Antwerpen 10. ds. til Dunquerque. — Vesta, Gottfredsen, ank. hertil 9. ds. fra Libau og dokker her. — Viking, Meyer, ank. Frederiksstad 9. ds. herfra. — Ceres, Gad, afg. Leith 8. ds. hertil. — Holar, Swan, afg. Leith 9. ds. hertil. — Skalholt, Larsen, ank. hertil 7. ds. fra Leith. — Tjaldur, Rothe, afg. herfra 10. ds. til Leith.

H. Kirschner, Edison, Sorensen, afgik fra Ghent 9. ds. til Tynen. — Stanton, Svendsen, afgik fra Stettin den 7. ds. til Øxelosund. — Fulton, Jørgensen, ankom til Trångsund 9. ds.

Æro, Emanuel, Hansen, ank. til Whitehaven 5. ds. — Helgenæs, Knudsen, ank. til Marstal 6. ds. — Enigheden, Jensen, ank. til Svendborg 7. ds. — Erindring, Nielsen, ank. til Burntisland 8. ds. — Energi, Svane, ank. til Tuborg 8. ds.

Danmark, Ausgar, Madsen, ank. til Karrebaksmunde 9. ds. — I. N. Madyig, Hahn, ank. til Riga 7. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Blyth 5. ds. — Helge, Olsen, ank. til St. Petersborg 8. ds. — Rolf, Olsen, afg. fra Grimshy 7. ds. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. til Kronstadt 23. Aug.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ reparerer i Helsingør. — Michail Ontchoukoff passerede Kjøbenhavn 6. ds. paa Rejse til Rouen. — Generalkonsul Pallisen ank. til Cardiff 5. ds. — Wladimir Reitz ank. til Methil 1. ds. — Helmer Mørch ank. til Kronstadt 7. ds. — Excellence Pleske afg. fra Cardiff 7. ds. til Kronstadt. — Wladimir Sawin ank. til Hull 3. ds. — Pawel Andrejoff passerede Helsingør 6. ds. paa Rejse til St. Petersborg. — Johan Siem ank. til Korsør 7. ds. — Alexander Shukoff afg. fra St. Petersborg 7. ds. til Dunquerque. — Harald Klitgaard ank. til Ghent 8. ds.

Vulcan, Vulcan, Nielsen, ank. til Kronstadt 4. ds. — London, Bom, ank. til Terneuzen 4. ds. — Paris, Tholander, ank. til Methil 5. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Velzon 7. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. fra St. Petersborg 4. ds. til Rotterdam. — Wieu, Brink, afg. fra Blyth 5. ds. til Kroustadt. — Roma, v. Thun, ank. til St. Petersborg 5. ds.

Dannebrog. Amalieborg, Petersen, ank. til Bouess 22. Aug. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Valparaiso 12. Aug. — Flyuderborg, Larsen, afg. fra St. Petersborg 5. ds. — Fredensborg, Winther, ank. til Grimsby 5. ds. — Frederiksborg, Hanseu, afg. fra Frederiksstad 10. ds. — Jomsborg, Mathieson, ank. til St. Petersborg 5. ds. — Kronborg, Jensen, afg. fra Eupatoria 5. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 7. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. til Kroustadt 7. ds. — Stegelborg, Lund, ank. til Frederikshavn, Sverig, 5. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til West Hartlepool 10. ds. — Søbørg, Fischer, afg. fra Stettin 6. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderland 7. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. fra Sunderland 7. ds. — Klampenborg, Palm, ank. til Kroustadt 7. ds. — Marsolisborg, Andersen, ank. til Livorno 3. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Odense 6. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til Hull 20. Aug. — Tubørg, Agerlin, ank. til Hull 9. ds. — Ulfshørg, Eriksen, ank. til Huerva 3. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Methil 9. ds.

Neptun. Aggersborg, Jørgensen, ank. til Hamburg 10. ds. — Dansborg, Møllerup, ank. til Filadelfia 6. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til Kjøbenhavn 31. Aug. — Kalundborg, Nielsen, ank. til Ghent 8. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Riga 5. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Kiel 5. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. fra Hull 7. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Libau 9. ds. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. til St. Petersborg 9. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Grimsby 7. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Newcastle o. Tyne 9. ds. — Vera, Thing, ank. til St. Petersborg 3. ds. — Freja, Nielsen, ank. til Stevns 8. ds. — Herta, Rasmussen, ank. til Ørnskoldsvik 9. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Aarhus 7. ds. — Roma, Larsson, ank. til Kongsborg 7. ds. — Tor, Hørstedt, ank. til Vejle 7. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. til Trångsund 9. ds. — Otto Rud, Haueb, afg. fra Marseille 5. ds. — Ove Gjedde, Jans, afg. fra Grimsby 6. ds. til Kroustadt.

Torm. Sara, Jeusen, afg. fra Kiel 10. ds. til Seaham. — Helene, Sørensen, ank. til Korsør 3. ds. — Agnete, Petersen, ank. til Kiel 9. ds. — Hermia, Hansen, afg. fra Leith 7. ds. til Kiel. — Alice, Schultz, ank. til Wismar 10. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Methil 7. ds. — Bornholm, Abrahamson, ank. til Grangemouth 8. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 3. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Houden Dock 7. ds. — Helga, Olsen, ank. til Antwerpen 26. Aug. — Martha, Christensen, afg. fra Neufahwasser d. 11. ds. til Svandvahl. — Elna, Rathje, afg. fra Antwerpen 11. ds. til Blyth. — Therese, Pedersen, ank. til Antwerpen 26. Aug. — Simone, Møller, afg. fra Kroustadt 8. ds. til Rouen. — Jeanne, Løfler, ank. til Lovisa 5. ds. — Daisy, Lagesen, ank. til Kotka 8. ds. — Vera, Riso, ank. til Holmsund 9. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. fra Wiborg 7. ds. — Sigurd, Petersen, ank. til Calais 7. ds. — L. H. Carl, Stabell, ank. til Willajoki 9. ds. — Erik II, Mahucke, ank. til Blyth 9. ds. — Volmer, Jørgensen, afg. fra St. Petersborg 10. ds. — Dan, Peterseu, ank. til Cardiff 7. ds. — Uffe, Petersen, ank. til Grimsby 30. Aug. — Knud II, Meyer, ank. til Peuarth 5. ds. — Daumark, Kraomer, ank. til Stettin 10. ds. — Raguvar, Holst, afg. fra Sunderland 7. ds. — Skjold, Mathieson, ank. til Hull 9. ds. — Halldan, Hansen, ank. til Methil 4. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. til Hull 31. Aug. — Svend II, Jensen, ank. til Blyth 7. ds. — Harald, Schmidt, ank. til Kroustadt 7. ds. — Magnus, Hveysel, ank. til Blyth 1. ds. — Ivar, Juul Larsen, ank. til Chantenay 10. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ank. til Nantes 4. ds. — Vagu, Mahucke, ank. til Soruæs 6. ds. — Ulf, Drescher, afg. fra Kovda 6. ds. — Leif, Huus, ank. til Hull 23. Aug.

Holm & Vonsild. Anna, Jensen, ank. til Antwerpen 20. ds. — Clara, Magleby, afg. fra Burntisland 8. ds. til Kiel. — Kai, Kurtzhals, ank. til Kjøbenhavn 4. ds. — Erik, Poulsen, afg. fra Blyth 8. ds. til Holtenau. — Axel, Christensen, afg. fra Malaga 10. ds. til Hull. — Josey, Damm, afg. fra Kroustadt 8. ds. til Frederikshavn. — Hugo, Steen, ank. til London 4. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Frederikshavn 5. ds. — Chr. Gylsterhoff, Schmidt, ank. til Riga 8. ds. — Ulrik Holm, Bonnelyke, ank. til Burntisland 9. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, afg. fra Kroustadt 9. ds. til Bremen. — Angautyr, Holm, ank. til Methil 8. ds. — Bogautyr, Egenfeldt-Nielsen, ank. til Lovisa 7. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Hull 30. Aug. — Veratyr,

Villadsen, ank. til Wasa 8. ds. — Absalou, Grau, ank. til Kroustadt 8. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Haukipudas 10. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. til Ghent 6. ds. — Dagny, Fischer, ank. til Boulogne 7. ds. — Mary, Clausen, pass. Kanalen 10. ds. paa Rejse til Isigny.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til Kroustadt 8. ds. — Ingrid, Winther, afg. fra Kroustadt 4. ds. til West Hartlepool. — Karen, Eriksen, ank. til Blyth 8. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. til Blyth 8. ds. — Allan, Nielsen, afg. fra Boness 10. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. til Aalborg 1. ds. — Jens Bang, Kusk Jensen, ank. til Blyth 8. ds. — Margrethe, Lund, ank. til Kjøbenhavn 15. Aug. — Hennig, Clemmensen, ank. til Thisted 7. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. fra Grimsby 7. ds. til Kroustadt. — Lussia, Poulsen, ank. til Seaham Harbour 9. ds. — Carl Heeksher, Starck, ank. til Bremen 4. ds. — Normannia, Eriksen, ank. til Rotterdam 9. ds. — Livonia, Skov, afg. fra Methil 4. ds. til Kroustadt.

Østersøen. Gratia, Sørensen, ank. til Kroustadt 4. ds.

Union. Gallia, Nielsen, ank. til Stettin 9. ds. — Caladonia, Storm-Hansen, ank. til Kolding 7. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. til St. Petersborg 4. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, afg. fra Windau 5. ds. til Kroustadt.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Swansea 7. ds. til Wisby. — Selandia, Troensegaard, afg. Altona 7. ds. til Kongsborg. — Seocalia, Jensen, ank. til Kotka 5. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, afg. fra Ryovaliniemi 3. ds. til Bordenaux. — Nauey, Jessen, ank. til Arbroath 8. ds. — Nautik, Nielsen, passeret Helsingør 9. ds. til Riga. — Nordsoen, Gram, ank. til Burntisland 9. ds. — Nexos, Basse, ank. til Amble 6. ds. — Nora, Jørgensen, ank. til Kongsborg 7. ds. — Fyllu, Christensen, ank. til Sevilla 5. ds. — Gerda, Iversen, ank. til Archangel 2. ds. — Hebe, Hansen, passeret Grimsby 4. ds. til Malaga. — Cito, Thøgersen, ank. til Brake 7. ds. — Napoli, Brinch, ank. til Antwerpen 6. ds. — Bodil, Larsen, afg. fra Kemi 7. ds. til Brest. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Hernosand 7. ds. — Nerma, Nielsen, afg. fra Geestemünde 7. ds. til Granton. — Aifa, Uldall, ank. til Munksund 8. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. til Kristiansand 7. ds. — Atna, Andersen, ank. til Skive 7. ds. — Urda, Jacobsen, ank. Indiau Tickle 4. ds. — Yrsa, Pedersen, ank. til Aalborg 8. ds.

Fano. Nordby, Sorine, kom til Aalborg 5. ds. fra Lissabon. — Havila, Duysen, kom til Falmouth 3. ds. fra Mexilones. — Prinsesse Marie, Pedersen, gik fra Dunkerque 7. ds. til Cardiff.

Fano. Sønderho, Killena, Hansen, afgik fra St. Petersborg 2. ds. til Methil.

Rønne. Freja, Bech, ank. til Pillau 1. ds. — Kastor, Clausen, ank. til Stralsund 1. ds. — Coureur, Jakobsen, ank. til Holtenau 2. ds. — Hermod, Grønvold, ank. til Holtenau 2. ds. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Fakse 2. ds. — Amaranth, Kuhn, ank. til Risby 1. ds. — Kareu, Larsen, er afgaet fra Antwerpen til Aramouth. — John Hintze, Jakobsen, ank. til Stolpemünde 3. ds. — Ansgar, Møller, ank. til Umeo Distrikt. Proven, Bidstrup, ank. til Karlskrona 4. ds. — Ane Kathrine, Rasmussen, ank. til Stolpemünde 5. ds. — Sigurd, Hansen, ank. til Kalmar 5. ds. — Gudmund, ank. til Swinemünde 6. ds. — Kastor, Klausen, ank. til Sassnitz 5. ds. — Argus, Holm, ank. til Mariager 6. ds. — Johannes, Jensen, ank. til Falmouth. — Veset, Koføed, ank. til Etenouth 6. ds. — Neptun, Koller, ank. til Kjøbenhavn 6. ds. — Haus Peter, Westh, ank. til Kalmar 7. ds.

Svendborg. R. P. Peterseu, Andersen, ank. til Kingslynn 2. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Corrien 3. ds. — Standard, Rasmussen, ank. til Lovisa 3. ds. — Altia, Skovgaard, ank. til Stockholm 2. ds. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Bogense 1. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Nykjøbing 1. ds. — Severine, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 2. ds. — Olga, Rasmussen, ank. til Kroustadt 3. ds. — Peter, Jørgensen, ank. til Aarhus 2. ds. — Doris, Købke, ank. til Karlskrona 3. ds. — Raghild, Andersen, ank. til Livorno 2. ds. — Carl Mørek, Mortensen, ank. til Genua 2. ds. — Dana, Jørgensen, ank. til Kroustadt 3. ds. — Ariel, Ravuemoose, ank. til Stettin 4. ds. — Zenita, Jensen, ank. til Dieppe 4. ds. — Peters Minde, Nielsen, ank. til Rudkjøbing 4. ds. — Niels, Nielsen, ank. til Stettin 5. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 5. ds. — Urda, Pilegaard, ank. til Drøbak 4. ds. — Jens, Eriksen, ank. til Amsterdam 6. ds. — Martin, Wilde, ank. til Aarhus 5. ds. — Triton, Nielsen, ank. til Daugery 5. ds. — Helge,

Carlsen, ank. til Lovisa 6. ds. — *Mercur*, Lund, passeret Deal 5. ds. — *Jens Nielsen*, Nielsen, ank. til St. Petersborg 6. ds. — *Grethe*, Hansen, ank. til Dunkerque 6. ds. — *Noah*, Clemmesen, ank. til Landerneau 6. ds. — *Jørgen Ring*, Fisker, ank. til St. Petersborg 6. ds. — *Marie*, Skov, ank. til Exeter 6. ds. — *London*, Andersen, ank. til St. Petersborg 8. ds. — *Venus*, Jensen, ank. til Bordeaux 8. ds. — *Norden*, Andreassen, ank. til Whiteley 9. ds. — *Peter*, Jørgensen, ank. til Landskrona 9. ds. — *Agnes*, Andersen, ank. til Helsingborg 9. ds.

Æro. *Ansagar*, Jørgensen, ank. til Falmouth 3. ds. — *Arken*, Christensen, ank. til Kemi 3. ds. — *Freden*, Andersen, ank. til Loetudz 2. ds., afventer Spring. — *Olga*, Bønnelykke, ank. til Dieppe 3. ds. — *Frem*, Haagensen, ank. til Dieppe 3. ds. — *Johanne*, Østermann, ank. til Haderslev 3. ds. — *Atlantie*, Rasmussen, ank. til San Sebastian 2. ds. — *Ellen*, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 31. Aug. — *Hydra*, Christensen, ank. til Millfort Heven 2. ds. — *Ægir*, Petersen, ank. til Frederiksstad 3. ds. — *Amalia*, Andersen, ank. til Emden 3. ds. — *Argo*, Christensen, paa Rejse fra Sundsvall til St. Brieux, ankommet Kjøbenhavns Red 3. ds. — *Eos*, Christensen, afg. Sundsvall d. 2. ds. — *Kathinka*, Ohlsen, ank. til Inverkeithing 3. ds. — *Skandia*, Hay, ankom 3. ds. til Britonferri. — *H. C. Christensen* passerede Dungenes d. 1. ds. for vestg. — *Agnes*, Christensen, ank. til Travemünde 4. ds. — *Alta*, Albertsen, ank. til Lysekil 9. ds. — *Alf*, Rasmussen, ank. til Stege 3. ds. — *Claudia*, Aaberg, afgik fra Methil 4. ds. til Svendborg. — *J. Koefoed*, Andersen, ank. til Stornoway 3. ds. — *Salus*, Bager, ank. til Sundsvall 4. ds. — *Rise*, Bager, ank. til Hudiksvall 4. ds. — *Kianna*, Christensen, ank. til Drøbak 4. ds. — *Mars*, Stegmann, ank. til Helsingør 4. ds. for Ordre til Danzig. — *Skjold*, Nielsen, ank. til Sundsvall 5. ds. — *Amor*, Hansen, ank. til Nakskov 5. ds. — *Ino*, Weber, ank. til Sundsvall 4. ds. — *Detvende* Brødre, Boye, ank. til Skien 5. ds. — *Argus*, Jensen, ank. til Pillau 5. ds. — *Danmark*, Knudsen, ank. til Falmouth 6. ds. — *Karen*, Albertsen, ank. til Stralsund 6. ds. — *Norden*, Rasmussen, afg. d. 3. ds. fra Calais til St. Davids. — *Æro*, Christensen, ank. til Kjøbenhavns Red 7. ds. — *Henry*, Bager, ank. til Helsingør Red 7. ds. — *Rotha*, Hansen, ank. til Gelle 7. ds. — *Caroline*, Christensen, ank. til Riga 7. ds. — *Thor*, Kromann, passerede Prawle Point 3. ds. for Hamburg. — *Alf*, Hansen, ank. til Swinemünde 9. ds. — *Spica*, Boye, ank. til Carlshavn 9. ds. — *Emilie*, Hansen, ank. til Wurnemünde 9. ds. — *Gloria*, Fabricius, ank. til Bagenkop 9. ds. — *Mars*, Stegmann, ank. til Dysart 8. ds. — *Maagen*, Mortensen, ank. til Amerikun Harbour (Labrador) 4. Aug. — *Diana*, Hansen, er den 7. ds. ankommen til Westfort. — *Claudia*, Aaberg, ank. til Svendborg 9. ds. — *Freya*, Petersen, ank. til Landskrona 7. ds. — *Bien*, Petersen, ank. til Swinemünde 8. ds. — *Peter*, Ohlsen, ank. til Solvesborg 8. ds. — *Herkules*, Bager, ank. til Pillau 9. ds. — *Thor*, Kromann, ank. til Hamburg 9. ds. — *Norden*, Rasmussen, ank. til Inverkeithing 7. ds. — *Christiane*, Bager, ank. til Pillau 8. ds. — *Rigmor*, Petersen, ank. til Travemünde 8. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., beholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dydnerne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Kala-Vig. Skjodshoved-Flak. I Løbet af September 1907 udsattes en rød Stage med 1 opadvendt Kost i 5 Fv. Vand V. for Skjodshoved-Flak, 6,420 Alen S. 79° Ø. fra Egaa Kirke. 50° 12' N. Br. 10° 20' Ø. Lgd.

Tangen V. En Muddermaskine er sunket V. for Tangen. Vraget, der er 4 Fod over Vandet, er foreløbig afmærket med et grønt Flag og om Natten med en hvid Lanterne. 56° 37' N. Br. 10° 34' Ø. Lgd.

Sundet. Kjøge-Bugt. Avedøre S. En sort, spids Vager med sort Flag er udlagt c. 4,000 Alen S. for Avedøre. Den ligger ude til Udgangen af Oktober.

Østersøen. Bornholm. Hammeren. Hammeren Fyrs Lysevne er nu forøget til 23 Kml.

Færøerne. Syders. Vaag-Fjord. Vaag. Brændetiden for Lanterne paa N.-Siden af Vaag-Fjord er fra 1ste September—1ste Maj.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sandhamn—Stockholm. Om kort Tid forandres Fyrene Adkubben, Skölkubben, Yxhammarskubben, Gälnöport, Sandö Sugga, Brödstecket og Furuholmen til at vise Et-Blink hver 3 Sek. og Fyrene Prickgrundet, Klöfholmen, Galtholmen og Lindalen til at vise To-Blink hver 6 Sek.

Stockholms Skærgaard. Nynäs Havn. Norra Trehörningen. Om kort Tid forandres Norra Trehörningen faste Fyr til at vise Lys med en kort Formørkelse hver 10 Sek. 58° 53' 28" N. Br. 17° 57' Ø. Lgd.

Tyskland. Gellen. Gellen Tværmerkefyr brænder nu permanent. Foruden de tidligere angivne Lysvinkler viser det hvidt Lys fra N. 58° Ø. gennem Ø. og S. til S. 13° V. Lysevnen: c. 17 Kml.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Göta Älf. Mellem Kungälf og Göteborg tændes et grønt, fast Fyr paa hver af to Duc d'Alber V. for Farvandet. Brændetid: 6te Juli—6te Juni. 57° 47' 54" N. Br. 12° 1' 33" Ø. Lgd., og 57° 48' 43" N. Br. 12° 1' 43" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsoen. Den 26de August. 53° 32' N. Br. 5° 42' Ø. Lgd. 6 Kml. NØ. t. N. fra Ameland Fyr. Et Rundholt, fast i et Vrag.

Norge. Melovær. Melovær Fyrlympe er nedbrændt. Den vil snarest mulig atter blive tændt, uden at Bekendtgørelse derom udgaar.

Brøns N. Nordtarren. Stagen paa Nordtarren er inddraget og Klokketønden flyttet SV. hen i 8 Fv. Vand, 1/2 Kbl. NØ. for Stagens gamle Plads.

Hustadviken. Stopleleden. I Stopleleden er fundet en 17 Fods Bo 1 1/2 Kbl. N. 62° V. fra Sandsenes 2 1/2 Fv. Bo. 62° 53' 55" N. Br. 7° 2' 39" Ø. Lgd.

Tyskland. Fyrskibet »Eider« V. Et Sejlskib er sunket 2 1/2 Kbl. V. t. N. for Fyrskibet »Eider«. Masterne er over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragtønde.

Jade. Hooksiel Plate V. Lys- og Klokketønden, som til Forsøg var udlagt V. for Hooksiel Plate, er inddraget.

Ems. Huibertgat. Udlægningen af Lystønde H 5 i Huibertgat er udsat.

Holland. Ems. Rifgat. Da loogrif er tiltaget, er den sorte Spidstønde R 4 i Rifgat flyttet og ligger nu i 6 Fv. Vand, paa 53° 37' 3" N. Br. 6° 32' 50" Ø. Lgd.

Zeegat van Terschelling. Thomas Smitgat. I Thomas Smitgat er der midt paa Yderharren nu kun 12 Fod og mellem Spidstønderne Nr. 2 og Nr. 3 med Kors 10 1/2 Fod.

Zuiderzee. Harderwijk. Harderwijk røde, faste Fyr er forstærket og lyser nu Horisonten rundt. 52° 21' N. Br. 5° 37' Ø. Lgd.

Urk S. Vraget af den S. for Urk sunkne Tjalk er borttaget.

Noordzeekanaal. Zaandam. Ved Zaandam er Midtpillen til den gamle Jerribanebro borttaget. Der er nu 60 Alen mellem de to Sidepiller, der er afmærket med Pæle og om Natten hver med en grøn Lanterne.

Zeegat Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Dyliden ved daglig Lavvande 27 1/2 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Tidevands-Signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zandweg. Fyrbaaken til Zandweg høje Fyr er malet graa med et rodt og to hvide Bælter. 51° 55' N. Br. 4° 13' Ø. Lgd.

Krammer. Da Platen van de Vliet er tiltaget V. efter, er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 17 med Kegle flyttet og ligger i 16 Fod Vand. 51° 38' 43" N. Br. 4° 15' 12" Ø. Lgd. Stumtønde Nr. 16 er inddraget. 51° 38' 38" N. Br. 4° 15' 9" Ø. Lgd.

England. Humber. Damptravleren »Quail« er sunket i 7 Fv. Vand i Killingholme Ledefyrline, 5 Kbl. N. 18° Ø. fra Newsham Booth Fyr. Et Vragfyrskib er udlagt 100 Alen S. 6° V. for Vraget. 53° 38' N. Br. 0° 10' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Sejlskibet »Orion« er sunket paa Kysten af Merlimont ved Indløbet til Boulogne. En grøn Spidstønde er udlagt klos V. for Vraget. 50° 27' 15" N. Br. 1° 33' 45" Ø. Lgd.

England. Spithhead. Nomansland V. En Grund med 2 1/2 Fv. er fundet 5, Kbl. N. 87° V. fra Nomansland Fort Fyr, og i N. 1° V. fra Nettlesstone Point Flagstang. Herfra løber 3 Fv. Grænsen 1 Kbl. i N. 66° V. og 1 Kbl. i S. 66° Ø. 5 Fv. Grænsen her ud for strækker sig 1/2 Kbl. længere ud end angivet i Kortet. 50° 44' N. Br. 1° 6' V. Lgd.

Portsmouth. Paa Sandgrunden mellem Horse Fort og South Parade Pier i Southsea opføres i N. og S. 50 Alen fra hinanden to Duc d'Alber, hvorfra skal vises Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Det S.-lige Fyr viser grønt Lys mod V., rodt Lys mod Ø., det N.-lige rodt Lys mod V., grønt mod Ø. Al Passage maa foregaa mellem Duc d'Alberne, hvoraf den N.-lige

var 8 Kbl. S. 18° Ø. fra South Parade Piers Yderende. Fra Stillserne vises midlertidige Fyr, til de permanente tændes. South Parade Pier: 50° 46', N. Br. 1° 4', V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. Pointe de Kerroch. Det røde, faste Fyr paa Pointe de Kerroch, 1/2 Kml. NV. for Pointe du Talut, er nu tændt. ammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 2 1/2 Kml. Fyrpæl ved et le, hvidt Fyrhus. 47° 41' 58" N. Br. 3° 27' 38" V. Lgd.

Gironde. En stor, rød og sort stribet, cylindrisk Lystønde, der ser hvidt, fast Lys, udlægges til Forsøg om kort Tid 2 1/2 Kbl. S. 9° Ø. fra Fyrskibet »Grand Banc«. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 15 Kml. 45° 39' 37" N. Br. 1° 16' 18" V. Lgd.

Bermuda. Kitchen Shoals. En rød Flojtestønde er i 5 Fv. Vand bragt ud for Ø.-Enden af Kitchen Shoals. 32° 26' 0" N. Br. 64° 1' 25" V. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Petit Passage. Long Island. Boars Head. Det røde og hvide Fyr med Formørkelser paa Boars Head er forandret til hvidt Blinkfyr, der hver 7 1/2 Sek. giver Et-ink, Blink 0 Sek., Mørke 6 Sek., Linseapparat af 5te Orden. ødt, ottekantet Fyrhus.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Marine Gnisttelegraf-Stationerne i de forenede Stater modtager nu hver Dag Meddelelse om rlige Hindringer for Sejladsen for at viderebefordre dem til Skibe Søen.

Guisttelegrammer herom afsendes fra disse Stationer gennemgængende tre Gange i Døgnet, nemlig Kl. 6 Fm., 2 og 10 Em. og indledes med Ordet »obstruction«, hvorefter følger Ord som angiver Vedde og Længde (eller Pejlingen), Hindringens Art (snuket Vrag, livende Vrag eller Isbjerg) og endelig Datoen, da Hindringen sidst set.

Der holdes Liste over disse Meddelelser, og naar Skibe i Søen rlangere dem, vil de blive telegraferet til dem. Disse Telegrammer ekspederes forud for Forretnings-Telegrammer.

De Stationer, som sandsynligvis har Meddelelser af denne rt, er:

I Atlanterhavet, Cape Cod, »Nantucket Shoals« Fyrskib, Cape enlopeu, Cape Henry, »Diamond Shoal« Fyrskib, Jupiter Inlet, Key est og New Orleans Mariue-Stationer.

New Jersey. Fyrskibet »Sandy Hook« Nr. 51 er midlertidigt nbyttet med Reservefyrskib Nr. 78. Det viser et hvidt, fast Fyr. ammens Højde: 51 Fod. Taagesignal gives med en 12 Tommer mplojtte, der hver 15 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Varighed.

Fyrskibet »Scotland« Nr. 11 er atter udlagt paa Station og Re- rvefyrskib Nr. 16 inddraget.

Georgia. St. Andrew Sound. Den lodret stribede, spidse Anduv- ngstønde uden for St. Andrew Sound er inddraget.

Florida. St. Augustine. Den lodret stribede, stumpe Anduv- ngstønde, mærket St. A., uden for St. Augustine, er inddraget.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karalbiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Chandeleur. Den 1ste Oktober 1907 ombyttes Chandeleur Fyr midlertidig med en interne.

Den 1ste November 1907 tændes permanent et rødt Blinkfyr, er hver 10 Sek. viser Et-Blink. Fyrapparat af 3die Orden. 30° 2' 3" N. Br. 88° 52' 19" V. Lgd.

Porto Rico. San Juan. San Juan Fyrtaarn ombygges med et ødt, firkantet Taarn. Fyret bliver uforandret. 18° 28' 23" N. Br. 3° 7' 26" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Gaeta. En Skounert ligger sunket paa Gaeta Red i 16 ød Vand, 3 1/2 Kbl. N. 74° V. fra Torre Atratina.

Algier. Bougie. Ved Bougie Havn er Lystønden, der viste rødt ys, ved SV.-Enden af »Jetée du large«, inddraget.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav. Perim Island. Perim Havn. Den 1ste Januar 1908 nbyttes de to hvide, faste Fyr paa Lystønden 3 1/2 Kbl. N. 45° V. a Pirie Point Fyr med et rødt, fast Fyr. 12° 38', N. Br. 43° 1', Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Riouw og Linga Arkipel. Straat Temiang. Ben Pintoe N. t Rev, som falder tørt, ligger Ø. for Lobet mellem Øerne Pintoe og ebat, 2 Kbl. N. 15° Ø. fra V.-Pynten af Pintoe. 0° 23', N. Br. 34° 18', Ø. Lgd.

China. Hong Kong. Cape Collinson. Den 1ste Oktober 1907 nbyttes Cape Collinson røde og hvide, faste Fyr med et Fyr med n-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Lysevn:

16 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vil vise hvidt og rødt Lys i samme Vinkler som nu og bliver i øvrigt uforandret. Under For- andringen vises det nuværende Fyr fra en Platform paa Fyrtaarnet. 22° 16' N. Br. 114° 15', Ø. Lgd.

River Min. Pagoda Ankerplads. Da Grunden ved Niu Tau Rock tiltager N. efter, er den sorte Stumptønde, som afmærker den, flyttet 0,7 Kbl. N. hen og ligger nu 2,7 Kbl. S. 67° Ø. fra Pino Point. 26° 1' N. Br. 119° 29' Ø. Lgd.

Chusan Arkipelag. Tongting Island. Taagehoruet paa Toppen af Tongting Island er flyttet til Øens Ø.-Side. 29° 51', N. Br. 122° 35', Ø. Lgd.

Yang Tse Kiang. Langshan Crossing. I Langshan Crossing er følgende Tønder flyttet saaledes:

North Bank Tønde 2 Kbl. S. 20° V. hen i 8 Fv. Vand, 5,7 Kml. S. 78° Ø. fra Fushan Fort.

Langshan Tønde 5 1/2 Kbl. S. 30° Ø. hen i 9 1/2 Fv., 3,8 Kml. S. 85° Ø. fra Fushan Fort.

Vine Point Tønde 3 1/2 Kbl. S. 32° Ø. hen i 11 Fv. Vand, 2,7 Kml. N. 26° Ø. fra Fushan Fort.

Den sorte Spirtønde ved Waterman Bank, 1,8 Kml. N. 16° Ø. fra Fushan Fort, er inddraget.

Fushan Fort: 31° 48', N. Br. 120° 45', Ø. Lgd.

Japan. Naikai. Vraget i den N.-lige Del af Akashi Seto er for- gæves eftersøgt, og udtaget i Kortet. 34° 38' 0" N. Br. 135° 0' 45" Ø. Lgd.

Vraget 3 Kml. Ø. for Shikano Se Tønde i Harima Nada ligger i 19 Fv. Vand, 6,2 Kml. S. 68° V. fra Ye Saki Fyr. Masten er nuder- tiden over Vandet. 34° 33' 58" N. Br. 134° 52' 22" Ø. Lgd.

Vraget S. for Mn Shima i den S.-lige Del af Bingo Nada er forgæves eftersøgt og udtaget i Kortet. Vragtønden er inddraget. 34° 15', N. Br. 133° 28', Ø. Lgd.

Vraget ved det Ø.-lige Indlob til Mihara Seto i Bingo Nada er borttaget. 34° 18' 35" N. Br. 133° 17' 10" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 12. September 1907. — Nyt Havneanlæg i Rotterdam. — Maanedistance-Observationer. — Fragtmar- kedet. — Foreningsmeddelelser. — Generalforsamlinger. — Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4688

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
20 Gange	30 %
26 Gange	40 %
52 Gange	

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trædes Kl. 10—12 og 7—9 for Damer Kl. 6—7

Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Naturlig Fløde! Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning Garanteret holdbar aarevis
 Overgaar langt almindelig Fløde i Døjhed og Velsmag.
 Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
 Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Ledig Lodsplads

Ved Randers Fjords Lodsæri skal ansættes en Fastlods med Bopæl i Udbyhøj.
 Som Betingelse for Ansættelse i denne Plads fordrer, at Vedkommende er en ædruelig og kyndig Sømand, der har Indfødsret, er over 22 Aar gammel og er nøje kendt med Lovnævnte Lodsdistrikts Farvande.
 Ansøgninger om denne Plads, der maa ledsages af Søfartsbog, Eksamensbeviser, Anbefalinger og Lægeattest for godt Syn, Farvesans og godt Helbred i Almindelighed, stiles til undertegnede Overlods, og indsendes til Randers Byraad inden den 26. September 1907.

Kjøbenhavn B., Kastelsvej 19, den 5 Septbr. 1907.
 Overlods i det vestlige Distrikt.

Bornholms Skibskokkeskole i Rønne
 begynder nyt 3 Mdrs. Kursus den 1. Oktober 1907.

Skibsfører Sigurdssens Patent Fuldfarts-Loddeapparat er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt a norsk „Veritas“ ti Brug om Bord i Sejl og Dampskibe. Faas hos:
F. Preisler, Kjøbmagerg. 13, Kbhvr
 og **Sigurdssens, Nordby, Fane**

En Styrmand
 28 Aar, som ved et Ulykkes tilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmands eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i Aar saavel om Bord i Sejl som Dampskibe. Billet, nr. „274“, modt. Bladets Kontor

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening i Kjøbenhavn.

tegener Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenague. Telefon-Nr. 42

Odense Skibsværft,

der skyder sig ind mellem Odense Havns to Grene, med direkte Adgang saavel til den ældre Havn som til den nye Havnebassin, kan paa Grund af Dødefald erholdes til Køb paa særdeles fordelagtige Betingelser. Arealet udgør c. 10,00 Alen, og der forefindes saavel Smedie- som Snedkerværksted, Kontor- og Maskinbygninger, flere Beddinger, hvoraf er overbygget, endvidere forskellige andre til Bedriften hørende Bygninger og Lager. Værftet er indrettet efter alle Nutidens Fordringer, forsynet med ny Dampmaskine til Drivkraft for forskellige Baand- og Rundsave samt Afretter og Høvlmaskiner, Boremaskiner m. v.

Der er indlagt elektrisk Lys overalt paa Værftet, hvorhos bemærkes at Odense Kanal og Havn i en nær Fremtid vente uddybet til 22 Fod.

Henvendelse sker til
 Cand. jur. Christian Møller, Borgmesterfuldmægtig, Odense.

Bekendtgørelse.

Ved nærværende tillader vi os at henlede Skibsførere og Rederes Opmærksomhed paa at fra 1. Oktober d. A. a regne, er enhver af os under Straffansvar forpligtet til a beregne os de efter den ny Tarif foreskrevne Klarerings gebyrer.

Flensborg, den 5. September 1907.
 Flensborgs Skibsmæglere.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	92 1/4	92 1/4	92 1/2
Danmark.....		72 1/2	74
Norden.....		93 1/2	95 1/2
Kjøbenhavn.....		67 3/4	69
Carl.....		90 1/2	92
Dannebrog.....		88 1/2	90
Skjold.....		68 1/4	69 1/2
Urania.....		53	55
Union.....		73 1/4	75
Dampsk. af 1896.....		87 3/4	88 3/4
Højmdal.....		101	104
Østasiatiske.....	131 3/4	131 3/4	132
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	87 1/4	87 1/4	88
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....		100	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		95 3/4	97
3 1/2 % Husejer Kreditk.....	84 3/4	84 1/2	86
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie.....		91 1/2	92
4 % — — 1. —.....		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. —.....		87	88
4 % — — 7. —.....		92	93
3 1/2 % Landkreditk. 3. —.....		91	93
4 % Østift. Kreditf. 9. —.....		92 1/4	93
Aktier.			
Nationalbank.....	150 3/4	150 1/2	151
Privatbank.....		119 1/2	120 3/4
Landmandsbank.....	130 — 1/4	130	130 3/4
Handelsbank.....	135 — 1/4	135	135 3/4
Grundejersbank.....	107	106 3/4	107
Burm. & Wain.....		92	93
Helsingørsk Jærnsk.....		101	103
Sukkerfabr.....	172 1/2	172	172 1/4
Bryggeri Aktier.....	138 1/2	138	138 3/4

Vekselkuraer d. 10. September 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.20	89.00
London.....	18.25	18.20
Paris.....	72.65	—
Amsterdam.....	151.10	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. September 1907.

Russiske Noter.....	218.15
4 % Russiske Consols.....	72.80
3 3/10 % — Boden Kredit.....	67.25
5 % Mexikanske 1899.....	—
6 % Rumænske Stats.....	99.60
4 % — — 1890.....	90.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 82,000, „Ny foren. Dampsk.“ 42,000,
 „Norden“ 30,000, „Kbhvn.“ 33,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“
 22,000, „Urania“ 34,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 86,000,
 „Østas. Komp.“ 228,000, „Højmdal“ 16,000, „Skjold“ 26,000,
 „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou.

Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Naskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til faglig bekvæmhed
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2816a

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 6598. Telef. 6598.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

fhv. Styrmand,

85, Salvatorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.

Varene bringes overalt.

Telf. 25.064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1886.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN
Telegraphic Address: HOPE

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverl forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen.

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere.

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Prices.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Færvæhandel.
Havnegade 37, Naskov.

Chr. Christensen

Skibsværft, Kolding

Nybygning af

SEJLSKIBE

Reparationer.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Telegramadr.:
"Smithans,
"St. Petersburg"

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.
"Smith,
"Cronstadt"

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.
Kjøbenhavn K.

„Wolverine“ Baade-Motorer løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med **Petroleum**

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commerical Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Flyde-Dokken

General Cipriano-Castro“ og National Skibsværftet „Restaurador“
Puerto Cabello, Venezuela. Telegramadresse: „Astillero“.

Skibsbyggeri, Reparation og Kølhaling af Skibe.

Maskin- og Kedel-Konstruktion og Reparation.

Særlige Apparater til at tage Maskiner ud og sætte om Bord igen.

1. Kl. mekanisk Værksted

Kobber- og Jærnsmedie (System Rockwell)

Lager, forsynet med alle Slags Skibsmaterialer.

Flyde-Dokkens Omfang:

Længde..... 300 eng. Fod Dybde..... 19 eng. Fod

Bredde 80 — Tonsl. Brutto 4,500 Tons

Største Bæreevne 2,000 Tons

Afdeling til mindre Skibe.

Tarif: Indtagningsafgift.. Bolivar 1,50 pr. Ton

Lejeafgift..... — 0.50 — pr. Dag

Hurtigt, solidt og økonomisk Arbejde.

General-Direktør: R. Delgado-Chalraud.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af

TAYLOR'S

Tynos Isoleringsmaterier af Intusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton) i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Prøv engang ufortødt 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne. Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Cariboltermann, Kjøbenhavn.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. September 1907. 14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1710. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon 5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Københav. Leverandør til Marinen.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialiter: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.**
Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 173
(216)

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødsuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolle, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, ti billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:
„Vanhaerst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

AXEL LUND

anbetaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortlig Ekspedition. — Billige Priiser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 31/1907, afsagt d. 11. Septbr. 1907. Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne mod Det forenede Dampskibsselskab ved dets administrerende Direktør Admiral A. de Richelieu.

Citanten, Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne, har under nærværende Sag paastaat de Indstævnte D. F. D. S. kendt pligtig til at betale et Beløb af ialt 40 Kr. som Lodspenge i Anledning af, at den indstævnte Aktieselskab tilhørende Lægter Nr. 12 dels d. 7. og dels d. 18. Oktober forrige Aar er bleven bugseret gennem Grønsund af den samme Selskab tilhørende Damp „Læssø“ uden Tilkaldelse af Lods eller Betaling af Lodspenge.

Det er *in confesso*, at Lægterens Fører i Virkeligheden er meget nøje kendt med det paagældende Farvand, idet han dels som Ejer og Fører af en Skonnert, der var mere dybgaende end den her omtalte Lægter, i Løbet af 27 Aar en Mængde Gange i al Slags Vejr og under de forskellige Forhold har besejlet Grønsund uden Benyttelse af Lods, og dels efter at være indtraadt i Aktieselskabets Tjeneste som Lægterfører ligeledes mange Gange, deriblandt 31 Gange med den her omtalte Lægter, uden Lods har passeret Grønsund bugseret af et af Selskabets Skibe.

Medens der aldrig tidligere hverken efter Lodsloven af 13. Juni 1879 eller Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lodsloven har været Tale om at fordrø af den paagældende Lægterfører, at han skulde tage eller dog betale for Lods ved Passering af Grønsund, er det Ministeriets Mening, at der er sket en Forandring heri ved den under 30. Marts 1906 udstedte Lov om Ændring i den forannævnte Lov om Tillæg til Lodsloven. Naar det nemlig i Loven af 1906 hedder:

„Under Bugsering i Lodsfarvand skal Lodsernes Eneret til Lodsning anses for krænket, naar en i det paagældende Farvand ukendt Fører af et Fartøj lader sig bugserer gennem Farvandet uden at benytte Lods, og der vil da kunne gøres Ansvar gældende i Henhold til Lodslovens § 12 og 13. Naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Farvand, anses han umiddelbart derefter som farvandskendt i det paagældende Farvand og har Ret til i dette at lade sig bugserer uden at benytte Lods. Denne Ret bevarer han, saalænge han mindst en Gang hvert andet Aar, efter at han sidste Gang har benyttet Lods, som Skibsfører besejler det paagældende Farvand med eller uden Lods.“

gør Ministeriet gældende, at 2det Punktum i denne Bestemmelse maa forstås som indeholdende en udtømmende Definition af Ordene „ukendt Fører“ i første Punktum, saaledes at den eneste Maade, hvorpaa en Skibsfører efter Loven som farvandskendt kan blive berettiget til at lade sig bugserer gennem et Lodsfarvand uden at betale Lodspenge, skulde være, at han 3 Gange havde benyttet Lods i Farvandet, medens en nok saa hyppig stædfunden Navigering i Farvandet som selvstændig Fører og uden Lods skulde være uden Betydning.

Ministeriet henviser til, at Loven af 1906 fremkom, fordi den Regel, der ved Loven af 1903 var givet for at hindre, at Bugserbaadene gik Lodserne i Næringen ved faktisk at udføre Lodsgerning, og som lød:

„Under Bugsering i Lodsfarvand skal Lodsernes Eneret anses for at være krænket, saafremt Navigeringen ikke er ledet fra det bugserede Skib“,

havde vakt Misnøje dels paa Grund af de faktiske Tvivlsspørgsmaal og Retstrætter, Bestemmelsen gav An-

ledning til, dels fordi det fra Skibsfartens Side gjordes gældende, at den Omstændighed, at Navigeringen ikke lededes fra det bugserede Skib ikke var noget Indicium for, at det bugserende Skib udførte Lodsgerning.

Ministeriet hævder nu, at naar man ved Loven af 1906 samtidig med at gaa over til at lægge Vægten paa det bugserede Skibs Førers Kendskab til Farvandet tillige indførte Reglen i det ovenfor citerede 2det Punktum, var det for at undgaa Tvivl og for til Beskyttelse for Lodserne ved en ganske simpel Regel, der muliggjorde en let Adgang til Kontrol, at indføre et fast Kriterium for, naar en Mand i Bugseringstilfælde var fritaget for at erlægge Lodspenge. Idet Ministeriet videre hævder, at Loven ikke vilde opnaa sit Formaal, hvis Reglen ikke var udtømmende, men Farvandskendskab kunde opnaas paa anden Maade, finder Ministeriet navnlig Støtte for sin Opfattelses Rigtighed i forskellige Udtalelser, som er falden under Forhandlingerne paa Rigsdagen, om Ønskeligheden af et saadant fast Kriterium.

De Indstævnte, der har paastaat sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, har dels hævdet, at Betydningen af et saadant Kriterium ikke bortfalder, fordi det ikke er afgørende i alle Tilfælde — i hvilken Henseende de Indstævnte ogsaa henviser til, at Kriteriets Betydning i hvert Fald svækkes ved det sidste Punktum i den ovenfor citerede Del af Loven — og dels henvist til, at der under Lovens Forberedelse ogsaa er fremkommet forskellige Udtalelser, der forudsætter en anden Opfattelse. Loven er udarbejdet paa Grundlag af Betænkningen fra en Kommission bestaaende af Delegerede fra Sejlskibsvæsnet, Bugservæsnet og Lodsvesnet; i denne Betænkning udtales det som samtlige Delegeredes Mening, at Betingelsen for at Lodsernes Eneret skal anses for krænket, maa være den, „at en i det paagældende Farvand ganske ukendt Fører . . . benytter Bugserhjælp uden at tage Lods“. I samme Betænkning fremsættes Forslag til den Bestemmelse, der — i noget ændret Form — udgør 2det Punktum i den ovenfor citerede Del af Loven, men ligesom det efter det oplyste maa betragtes som givet, at i hvert Fald Skibsfartens Delegerede gik ud fra, at Bestemmelsen kun skulde gælde den Fører, der aldrig tidligere havde navigeret i Farvandet som selvstændig Fører uden Lods-, Bugserings- eller anden lignende Hjælp, er den samlede Kommissions Betænkning affattet saaledes, at den heller ikke godt findes at kunne læses paa anden Maade.

Paa Grundlag af denne Betænkning blev Lovforslaget udarbejdet, og det forelagdes Rigsdagen med udtrykkelig Hævdelse af — og herpaa lagdes der under Forhandlingerne fra flere Sider afgørende Vægt — at det var udgaaet af en Overenskomst mellem de interesserede Parter, at navnlig ogsaa Skibsfarten ønskede Lovens Vedtagelse i den foreliggende Form, og at Loven vilde virke som en Lettelse for Skibsfarten.

Rent bortset fra, at de fra Lovens Forarbejder hentede Fortolkningsdata saaledes snarest taler imod den af Ministeriet hævdede Opfattelse og bortset ligeledes fra, at Lovens Brug af Ordet farvandskendt efter denne Opfattelse vilde være højst naturligt, og at dens Regel vilde hjemle en baade mod Skibsfartens Interesser og mod Lodslovgivningens Grundprincip stridende Lodstvang, idet enhver nok saa farvandskendt Fører vilde blive pligtig 3 Gange at tage Lods i Lodsfarvand for at faa Ret til at lade sig bugserer uden Lods, maa der allerede af den Grund gives de Indstævnte Medhold, at Loven ikke saaledes som den er affattet, findes ret vel at kunne forstås paa den af Ministeriet hævdede Maade. Der er intet i Lovens Ord, der antyder at 2det Punktum skulde indeholde en udtømmende Definition paa Ordet „ukendt Fører“; efter Sætningsforbindelsen maa Reglen

naturligvis forstaaes som angivende de Minimumsfordringer der maa stilles til en ikke paa anden Maade farvandskendt Fører, for at han kan betragtes som farvandskendt i Lovens Forstand.

De Indstævnte vil saaledes være at frifinde, hvorhos Citanten maa betale dem Sagens Omkostninger med 45 Kr.

Dom i S. S. Nr. 58/1907, afsagt d. 11. Septbr. 1907. Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise mod Det forenede Dampskibsselskab paa Dampskibet „Castor“s Vegne.

Dampskibet „Castor“ af Bremen, ført af Kaptajn Haesloop, der var paa Rejse fra Danzig til Bremen med en Ladning Stykgods, løb d. 30. Marts d. A. Kl. 1,50 Fm. paa Grund Øst for Bøtø paa Falster, saaledes at det kom til at staa paa Grunden med Bredsidens mod Land. Der blev gjort forgæves Forsøg paa at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, og under disse Forsøg druknede tre Matroser, hvorefter den tilbageværende Besætning, foruden Befalingsmændene — to Styrmand og to Maskinmestre — bestod af Kokken, en Matros og to Fyrbødere. Den 31. Marts Kl. 1,20 Fm. ankom den Sagsøgeren tilhørende Bjergningsdamper „Frederikshavn“ ført af Kaptajn L. Paulsen til Strandingsstedet. Kaptajn Paulsen gik straks om Bord i „Castor“, og der blev derpaa mellem Parterne oprettet en Bjergningskontrakt, hvorved det overdroges Sagsøgerne at bjerge „Castor“ og dens Ladning og bringe samme til Gjedser mod en Bjergeløn, der skulde fastsættes af Sretten i Kjøbenhavn. Ved Oplodning fandtes, at der rundt om „Castor“ kun var 7 Fod Vand, medens „Castor“s Dybgaende ved Grundstødningen efter Kaptajn Haesloops Angivende var c. 6' 9" for og 9' 1" agter. „Frederikshavn“s Anker blev nu sat ud med 130 Favne Kæde og dens Staalslæber fastgjort paa „Castor“s Forskib. Kl. 4,45 Fm. begyndte „Frederikshavn“ derpaa at trække med fuld Kraft og samtidig blev der hevet ind paa Ankerkæden. „Castor“s Forskib drejedes herved langsomt ud efter, men Kl. 10,30 Fm. havde det dog endnu kun drejet sig 3/4 Streg. Da det derfor ansaas nødvendigt, at losse noget af Ladningen — Mel i Sække — fra „Castor“s Forskib over i „Frederikshavn“, blev dette Arbejde sat i Gang, idet „Frederikshavn“s Maskine standsedes. Til Losningen, der fandt Sted i Baade, som førte det udlossede over til „Frederikshavn“, blev der ydet Assistance af 17 Mand af Nysted og Gjedser Bjergelav med en Baad. Da Søen imidlertid tiltog, indstilledes Losningen allerede Kl. 2,30 Em., efter at der var ført c. 35 Tons af „Castor“s Ladning over i „Frederikshavn“; derefter begyndte „Frederikshavn“ igen at trække med fuld Kraft og med fuld Spænding paa Ankerkæden. Et Forsøg paa tillige at bruge „Castor“s Maskine maatte opgives, da Bundventilerne var bleven tilstoppet af Sand. Kl. 10 Aften var „Castor“ drejet 6 Streger ud efter, men slet ikke gaaet frem efter, da Agterskibet stod for haardt, og naagtet „Frederikshavn“ vedblev at trække hele Natten og der lossedes fra „Castor“s Agterluge til Forlugen, rørte „Castor“ sig ikke mere. Om Morgenen den 1. April Kl. 5 foretoges en Oplodning, hvorved det viste sig, at der var 10 Fod Vand ved Forskibet, 9 Fod midtskibs og kun 7 Fod agter. Da det derefter skønnedes, at „Castor“ ikke kunde bringes flot alene ved at losse saa meget af Ladningen, som kunde bringes om Bord i „Frederikshavn“, og da Vind og Søl var aftaget, blev det bestemt, at „Frederikshavn“ skulde forsøge at komme ind og slaa Sandet bort med Skruen langs Siden og under Agterskibet af „Castor“. „Frederikshavn“ blev derfor forhalet ind, saa nær den kunde flyde, og Slæberen skiftet fra for til agter paa „Castor“, hvorefter „Frederikshavn“ gik frem med fuld Kraft og slog Sandet bort. Paa denne Maade gravedes en Rende, saa at „Frederikshavn“ efterhaanden kunde forhaales hen langs Siden af „Castor“, til dennes Agterskib. Kl. 11,30 Fm.

skiftedes Slæberen igen fra „Castor“s Agterskib til Forskibet, hvornæst „Frederikshavn“ gik frem og trak „Castor“ langsomt gennem den gravede Rende, saa at „Castor“ kom fri af Grunden. „Frederikshavn“ gik derpaa med „Castor“ til Gjedser Havn, hvor „Castor“, som imidlertid havde faaet Bundventilerne rensat, saa at Maskinerne kunde bruges, gik i Havn for sin egen Maskine. Den 2. April blev den i „Frederikshavn“ indtagne Del af Ladningen ført tilbage i „Castor“, og da dette Arbejde var sluttet Kl. 5,6 Em., gav Kaptajn Haesloop Bjergningskontrakten Paategning om, at den var opfyldt. „Castor“ tog efter det oplyste ingen stor Skade ved Grundstødningen, om end navnlig Skibets Maskine og Pumper led en Del.

Efter at de Indstævnte D. F. D. S. paa S/S „Castor“s Vegne overfor Sagsøgerne havde garanteret for Betalingen af den fortjente Bjergeløn og erklæret sig villige til at modtage Stævning for „Castor“, har Sagsøgerne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte tilpligtet paa „Castor“s Vegne at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse for Bjergningen af nævnte Skib med Fragt og Ladning med Renter af Beløbet samt Sagens Omkostninger. De Indstævnte har ligeledes begæret Bjergelønnen fastsat af Retten, men har protesteret mod at der paalægges dem Udredelse af Sagsomkostninger.

„Castor“, der er bygget i Aaret 1896 og maalt til 519 Reg.-Tons Brutto, 320 Netto, og som er forsynet med en compound Maskine af 260 indicerede Hestes Kraft, er i dens ved Strandingen beskadigede Stand vurderet til 77,000 Mk., og den ved Skibet bjergede Ladning inkl. Fragt er ansat til en Værdi af 49,846 Mk.; medens Skibets Hovedmaskine som nævnt ikke kunde benyttes under Bjergningen, blev Dampspillet anvendt, og Mandskab og Officerer skal efter de Indstævntes Anbringende have taget Del i Bjergningsarbejdet, navnlig i Losningen og Indtagelsen af Ladningen, men denne Medvirkning kan ikke antages at have været af synderlig Betydning. „Frederikshavn“ har en Størrelse af 214 Tons og en Maskine af 375 Hestes Kraft, og dens Værdi skal andrage 120,000 Kr. Den har en Besætning af 16 Mand. Vinden var efter det oplyste, medens Bjergningen stod paa, østlig, noget varierende i Retning og Styrke. Det var altsaa Paalandsvind, og skønt dens Styrke i al Fald ikke har overstøget 5, maa „Castor“s Stilling paa Grunden derefter anses at have været forbundet med Fare, og Bjergningen at have medført nogen Risiko.

Efter de saaledes foreliggende Omstændigheder ansætter Retten den fortjente Bjergeløn til 17,000 Kr., hvilket Beløb de Indstævnte vil have at betale Sagsøgerne med Renter som paastaaet.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 56/1907, afsagt d. 11. Septbr. 1907. Tiltalte H. G. C., der den 30. April d. A. var udmønstreret med S/S „Daisy“ af Kjøbenhavn som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte den 12. Juni d. A. i Pillau, fordi han var misfor nøjet med Arbejdet om Bord.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Kjøbenhavn, d. 19. Septbr. 1907.

Arbejderforsikringsraadets Afdeling for Søfolks Forsikring har i Følge R. B. udsendt en Beretning for Virksomheden i Aaret 1906. Det hedder deri bl. a.: Loven af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følgen af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed blev ved Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 30. September 1905 sat i Kraft fra 15. Januar 1906, for Færøernes Vedkommende dog først fra 1. April 1906.

Gennemførelsen af Forsikringstvungen har ikke stødt paa Vanskeligheder af Betydning. Indenrigsministeriet har anerkendt „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“, „Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring“ og „Nordisk Ulykkesforsikrings-Aktieselskab af 1898“ som Selskaber, hvori Rederne kan tegne Forsikring til Fyldestgørelse af deres Risiko.

I Løbet af Aaret indgik der Anmeldelse om 377 Ulykkestilfælde, der havde ramt Sømand, hvoraf 265 i Dampskibe og 112 i Sejlskibe. Af disse Tilfælde henstod ved Aarets Udgang 108. Af de øvrige 269 Tilfælde blev 23 afvist som ikke henhørende under Loven af 1. April 1905. Af de øvrige 246 Tilfælde afsluttedes 135 uden formelig Kendelse, idet der fremkom Meddelelse om, at den tilskadekomne fuldstændig havde genvundet sin Arbejdsevne.

Ved Afdelingens Kendelse afgjordes 111 Tilfælde. 87 af disse Tilfælde havde Døden til Følge. 23 af de omkomne efterlod sig Personer, hvem der tilkom fuld Erstatning; der tilkendtes i hvert Tilfælde 2,800 Kr., altsaa ialt 64,400 Kr. I 5 Tilfælde efterlod de omkomne sig Personer, til hvis Forsørgelse de havde ydet Bidrag; der tillagdes de efterladte i 3 Tilfælde hver 800 Kr., i 1 Tilfælde 500 Kr. og i 1 Tilfælde 400 Kr., ialt 3,300 Kr. Det samlede Beløb, der udbetaltes til omkomne Søfolks efterladte, udgjorde saaledes 67,700 Kr. Dette Beløb fordeler sig med 22,400 Kr. til efterladte efter Personer, der var forhyret med Dampskibe (8 Tilfælde), og 45,300 Kr. til efterladte efter Personer, der var forhyret med Sejlskibe (20 Tilfælde).

59 omkomne efterlod sig ikke erstatningsberettigede efterladte.

14 Tilfælde medførte blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen. I disse udbetaltes et samlet Beløb af 13,335 Kr.

Kun 4 af Invaliderne med et samlet Erstatningsbeløb af 1449 Kr. var forhyret med Sejlskibe. De øvrige 10 med et Erstatningsbeløb af 11,886 Kr. var forhyret med Dampskibe.

I 10 Tilfælde blev der ikke tillagt de tilskadekomne noget Beløb, fordi der ikke kunde erkendes at være tilføjet dem nogen blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen.

I Følge Meddelelse fra de anerkendte Forsikrings-selskaber er der i 1906 i Dagpenge udbetalt 4,083 Kr. 12 Øre.

Kun en forsvindende Del af de forsikrede var Medlemmer af Sygekasse.

De efter Loven af 1. April 1905 forsikredes samlede Antal Arbejdsdage i 1906 udgjorde efter Oplysninger fra de anerkendte Forsikringsselskaber 4,223,056 (Dpsk. 2,867,772, Sejlsk. 1,355,284).

Af de i 1906 trufne Afgørelser er af de paagældende 4 bleven indanket for Indenrigsministeriet, som tiltraadte dem alle.

Søretsdomme. (Ritz. Bur.). Ved Frederikshavns Købstads Sørets Dom af 11. September er Rederiet for Fiskedamperen „Comet“ af Altona, Kaptajn Schrøder dømt til at betale Rederiet for Barkskibet „Kometen“ af Landskrona, Kaptajn O. Jønsen en Erstatning af 21,925 Kr., hvoraf 18,000 Kr. var Barkskibets Værdi, og Restbeløbet var for Skibets Udrustning, samt 300 Kr. i Sagsomkostninger. Fiskedamperen paasejlede d. 16. November f. A. Barkskibet i Nærheden af Skagens Fyrskib, og Barkskibet, der var kullastet, sank efter faa Minuters Forløb. Ulykken skyldtes Fiskedamperen, der først umiddelbart før Sammenstødet opdagede Barkskibets Lanterner. Ved samme Rets Dom er Rederiet for den nævnte Fiskedamper „Comet“ af Altona tilpligtet at betale Søforsikringsselskabet, Aktiebolaget Ocean i Gøteborg 10,304 Kr., som nævnte Selskab har betalt vedkommende Lad-

ningsejer i Assurance for Ladning og Fragt af det nævnte oversejlede Barkskib „Kometen“ af Landskrona, samt Sagens Omkostninger 200 Kr.

Ved Frederikshavns Købstads Sørets Dom er Firmaet Cloos & Co. i Frederikshavn, som Repræsentant for Kaptajn P. Magleby, Fører af Dampskibet „Clara“ af Kjøbenhavn (Reder: Holm & Wonsild) tilpligtet at betale Kaptajn Stackenberg som Fører af Dampskibet „Ragnar“ af Malmø 15,000 Kr. i Bjergeløn, samt Sagens Omkostninger 200 Kr. „Clara“ fik i en stærk Storm d. 20. Februar 1907 udfor Hanstholm alle Skruebladene brækkede og drev hjælpeløs omkring i 2 Dage. En engelsk Damper „Dresden“ af Leith gjorde Forsøg paa at bjerge „Clara“, men fik en Trosse i Skruen. Den 22. Februar kom „Ragnar“ til og tilbød Hjælp, og efter flere forgæves Forsøg opnaaedes Forbindelse, hvorefter „Clara“ bugseredes til Frederikshavn, hvor det indbragtes i Havnen næste Dag.

Ved Søretten i Helsingør afsagdes d. 12. ds. Dom i en Sag angaaende Rømning med Hyre. Tiltalte havde d. 1. Juli d. A. ladet sig forhyre med et Sejlskib „Rosa“ og modtaget 15 Kr. i Forskud paa Hyre; men allerede da han d. 16. s. M. fik Landlov i Høganæs, benyttede han Lejlighed til at rømme. Dommen gik ud paa, at Tiltalte i 5 Dage hensættes i Fængsel paa Vand og Brød, dog at Straffens Udstaelse i Overensstemmelse med Lov af 1. April 1905 udsættes i 5 Aar og efter denne Tids Forløb bortfalder, saafremt han ikke forinden begaar nogen Lovovertrædelse.

Trafiken i Suezkanalen i 1906. I Følge en det britiske Parlament forelagt Beretning fra Direktørerne for Suezkanalen har denne i Aaret 1906 været passeret af 3,975 Skibe til en samlet Netto Tonnage (Suezkanal-Tons) af 13,445,504 Tons.

Største Delen af disse har været engelske Skibe, nemlig 2,333 med 8,299,931 Netto Tons. Derefter kommer Tyskland med 588 Skibe med Netto Tonnage 2,155,552.

Sammenligner man Forholdet fra 1906 med 1905, viser det sig, at det engelske Skibsantal saa vel som Tonnage er gaaet ned, medens Tysklands Tonnage, lige som i de nærmest foregaaende Aar, er jævnt stigende.

I 1905 passerede 2,484 engelske Skibe med 8,356,940 og 600 tyske med 2,113,484 Netto Tons. For Englands Vedkommende er der saaledes en Tilbagegang af 57,009 og for Tysklands en Fremgang af 42,068 Netto Tons.

I Procent af den samlede Trafik udgør dette for Englands Vedkommende 58,7 (Skibe) og 61,7 (Tonnage) mod 60,4 og 63,6 i 1905 og for Tysklands 14,8 og 16,0 mod 14,6 og 16,1 i 1905.

I 1904 passerede 21 danske Skibe med 58,379 Netto Tons, i 1905 23 med 54,486 Netto Tons og endelig i 1906 39 med 108,063 Netto Tons. Forholdet for Sverigs Vedkommende i de samme Aar er følgende: 1904 passerede 2 svenske Skibe med 2,821 Netto Tons, 1905 8 med 16,563 og i 1906 8 med 22,318 Netto Tons.

Af norske Skibe passerede i 1904 72 med 145,804 Netto Tons, i 1905 66 med 116,328 Netto Tons og i 1906 57 med 80,006 Netto Tons.

I Procent af den samlede Trafik udgør dette for Danmarks Vedkommende i 1904 0,5 Skibe, i 1905 0,6 og i 1906 1,0 Skibe med 0,8 Brutto og 0,8 Netto Tonnage. For Norges Vedkommende er Forholdet følgende: I 1904 1,7 Skibe med 1,0 Brutto og 1,1 Netto Tonnage, i 1905 1,6 Skibe med 0,9 Brutto og 0,9 Netto Tonnage, i 1906 1,4 Skibe med 0,6 Brutto og 0,6 Netto Tonnage.

Kanalens samlede Indtægter var i 1904 115,818,479 Frs., i 1905 113,866,796 og i 1906 108,161,896 Frs. Taksten var i 1904 og 1905 8 Frs. 50 Cts. pr. Ton i 1906 7 Frs. 75 Cts. Gennemsnitsfarten gennem Kanalen

var for Skibe, der sejler Dag og Nat, hvilket gælder den langt overvejende Del, 17 Timer 43 Minuter.

Det samlede Antal Passagerer udgjorde i 1906 359,616.

(Medd. fra Udenrigsministeriet.)

Traadløs Telegrafering. Paa Marineministeriets Budget for 1907—08 findes under Fyrvæsnets Konto opført et Beløb af 51,000 Kr., der foreslaas anvendt til et Apparat til Radiotelegrafering i det ny Fyrskib i Graadyb; Modernisering af de to eksisterende Radiotelegrafapparater i Fyrskibe, samt Etablering af en offentlig Radiotelegrafstation ved Blaavandshuk Fyr. Det ny Fyrskib til Graadyb, der for Tiden er under Bygning, bliver færdigt til Udlægning næste Aar, og man har da ønsket at forsyne det med Apparater til Gnisttelegrafering i Lighed med de to andre Fyrskibe i Nordsøen.

Samtidig bliver en Modernisering af de nuværende tre Radiotelegrafapparater i de to Fyrskibe og ved Blaavandshuk Fyr nødvendig. Disse Apparater er forældede og upaalidelige, særlig om Sommeren, hvor de til Tider paa Grund af Lufteriktheden Paavirkninger er ganske ubrugelige. Da de nævnte Anlæg er beregnede paa at afværge eller formindske Søulykker, maa de nødvendigvis, naar der er Brug for dem, hvorfor man vil søge at faa dem bragt i mere tidssvarende og fuldkommen Tilstand. — Efter Forhandling med Ministeriet for offentlige Arbejder oprettes en offentlig Radiotelegrafstation ved Blaavandshuk Fyr. Den ny Station forventes at blive af stor Betydning for Skibsfarten.

(Tidsskrift for Søvaesen.)

Den ved Direktør Drechsels Fratræden ledigblevne Plads som Direktør i Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk er bleven besat med Kaptajn V. T. Hein.

Havn ved Ribe. En Deputation, valgt af Ribe Købstads Borgere, har Onsdag i sidste Uge haft Audiens hos Konsejlspræsidenten, Trafikministeren, Finansministeren og Landbrugsministeren for at overbringe et Andragende, undertegnet af 906 af Købstadens 988 Skatteydere. I Andragendet udtales Ønskeligheden af, at Ribe-Kommissionens Arbejde maa resultere i, at der anlægges en Havn med 11 Fods Dybde ved Byen, hvilket er Mindretallets Indstilling i den af Kommissionen afgivne Betænkning.

Lusitania. New-York, 13. September. (Ritz. Bur.) Efter „Lusitanias“ Log har Skibets Overfart været 5 Dage 54 Minuter, og Gennemsnitshastigheden har været 23,01 Knob i Timen. Damperen „Deutschland“s Rekord er altsaa ikke slaaet.

Undervands Klokkesignaler. Efter at Sandetti Fyrskib i Nærheden af Dunkerque allerede i nogen Tid har været forsynet med undervands Klokkesignal, har den franske Regering nu besluttet at oprette lignende Signaler paa Piererne ved Calais, Boulogne og Havre. Ved Havre er forsøgsvis anbragt en Bøje forsynet med undervands Signal.

Dansk Dampskibsselskab meddeler, at Selskabets Damper „Otto Rud“, der føres af Kaptajn Hauch, d. 11. ds. paa 44° 49' N. Brd. 8° 14' V. Lgd.

har passeret en stor, spids Jærntønde. Tønden, der var c. 10 Fod lang, var stærkt tilgroet.

Ved Begyndelsen af indeværende Maaned var der forløbet 25 Aar siden Kapt. Chr. Jensen første Gang udlagde Fyrskibet i Kalleboerne.

Kapt. Jensen har som bekendt i en Aarrække været Formand for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Rettelse. I Bladets Nr. 35 Pag. 387, Sp. 1, L. 2 f. o. staar: „at Standen som saadan“. Bedes rettet til: „at Staten som saadan“.

Comité maritime international.

Solidarisk Aensvar for Overliggedagsgodtgørelse.

Den 25. ds. afholder Comité maritime international Konference i Venedig, ved hvilken navnlig Spørgsmaalet om Behæftelser i Skibe samt forskellige Fragtspørgsmaal vil komme til Behandling. Den danske Afdeling vil ved denne Lejlighed være repræsenteret af sin Formand, Højesteretsadvokat Hindenburg.

Fra hollandsk Side er til Konferencen fremsat følgende Forslag: „Qu'il faudra établir le principe que dans les cas ou il y a plusieurs chargeurs ou plusieurs consignataires, ceux-ci seront solidairement responsables des surestaries envers le fréteur, sauf leur recours contre ceux d'entre eux, qui auront causé la détention du navire“, der har været Genstand for Drøftelse indenfor den danske Bestyrelse navnlig med Hensyn til det Tilfælde, hvor der er flere Ladningsmodtagere.

Nedenstaaende Redegørelse for Hovedpunkterne i den stedfundne Debat besluttedes tilstillet Konferencen.

To af Bestyrelsens Medlemmer (Højesteretssagfører Otto Liebe og Grosserer Oscar B. Muus) fandt det højst ubilligt at gøre Ladningsmodtagerne solidarisk ansvarlige for Overliggedagsgodtgørelse. At etablere et retligt Fællesskab i den anførte Relation, blot fordi Varerne var transporteret i samme Skib, vilde ved Partlast — i alt Fald naar Partierne ikke var ladede „in bulk“ — være lige saa urimeligt som ved Stykgodsladning. En saadan Solidaritet behøvedes heller ikke af Hensyn til Rederne. Naar det blot var Pligt for Modtagerne at aftage deres Varer „as fast as steamer can deliver“, kunde nemlig Kaptajnen kontrollere, om den enkelte Modtager aftog tilstrækkelig hurtig, og i modsat Fald sikre sig Overliggedagsgodtgørelsen ved at oplægge hans Varer i Skibets Havn. Hvis man akcepterede det hollandske Forslag, vilde Kaptajnen tabe sin Interesse i at paase Losningens hurtige Tilendebringelse — der kunde endog tænkes Tilfælde, hvor det var en ligesfrem Fordel for ham at lade Skibet komme paa Overliggedage og fristes til at vente med at oplægge Varer, indtil Skibet omtrent var udlosset, skønt det derved netop vilde komme til at gaa ud over de Ladningsmodtagere, hvis Varer laa underst i Skibet, og som derfor almindeligvis vilde være ganske uden Skyld i Forsinkelsen. At henvise den Paagældende til at søge Regres hos den eller de Skyldige blandt de andre Ladningsmodtagere betød praktisk set intet, da han i Modsetning til Kaptajnen netop ikke havde Adgang til gennem Tilsyn med Losningen at skaffe sig Vished for, hvem der var Skyld i Forsinkelsen, eller

til at lægge Beslag paa Varerne, forinden de fjernes fra Skibet. Hvis Certepartiet lød paa et bestemt Antal Lossedage under ét for Skibet, var der ganske vist den Ulempe, at Kaptajnen maatte forholde sig passiv, indtil Lossedagene var udløbne, selv om der smøledes nok saa meget, men en saadan Fastsættelse af Lossedagene til et bestemt Antal Dage var overhovedet kun paa sin Plads, naar hele Skibet var befragtet under ét, men derimod ikke, hvor der var flere Ladningsmodtagere. Tilsynet med Losningen i det sidste Tilfælde medførte unægtelig nogen Ulejlighed for Kaptajnen, men Fragten vil normalt ogsaa være noget højere ved Partlast end ved hel Ladning. Der var i den sidste Tid adskillige Rederier, der havde søgt i deres Certepartier at indføre Bestemmelsen om solidarisk Ansvar for Overliggedagsgodtgørelse, men da disse Bestemmelser i Praksis havde medført uforholdsmæssige Vanskeligheder, havde den danske Handelsstand rejst energisk Modstand og ogsaa nu overfor den store Forretning paa New Orleans med Bomuldsfrøkager faaet gennemført en Fælleskontrakt, hvorefter Lossebestemmelserne ved Partlast fremtidig kun maatte lyde „as fast as steamer can deliver“.

To andre af Bestyrelsens Medlemmer (Skibsreder, Konsul Johan Hansen og Dispatchør Viggø Middelboe) kunde derimod ganske tiltræde det hollandske Forslag. Da den betydelige Import til Danmark af Korn og Foderstoffer saa godt som altid fandt Sted med Partladninger, havde Spørgsmaalet om Overliggedagsgodtgørelse ofte været fremme og mange Løsninger været foresøgt. Selv om det teoretisk set var mest retfærdigt kun at paalægge den enkelte Ladningsmodtager at aftage „as fast as steamer can deliver“, havde Erfaringen godtgjort, at det var umuligt for Rederierne at blive staaende herved, dels fordi Kaptajnen faktisk var ude af Stand til at holde Øje med de enkelte Ladningsmodtagere under Losningen, dels fordi den anførte Klausul blev fortolket meget forskelligt i de forskellige Lande og derved umuliggjorde alle Forhaandsberegninger. Det havde derfor været nødvendigt for Rederierne at indsætte en Bestemmelse i Certepartierne om, at Skibet skulde være losset i et bestemt Antal Dage, og denne Bestemmelse førte atter med Nødvendighed til den solidariske Forpligtelse mellem Ladningsmodtagerne, fordi Kaptajnen ved en saadan Klausul blev afskaaret fra at søge Sikkerhed for Overliggedagsgodtgørelse, forinden alle Lossedagene var løbne ud og de fleste Varer som Følge deraf fjernede fra Skibet. Et retligt Fællesskab mellem Ladningsmodtagerne var heller ikke noget ukendt, idet det fandt Sted ved samladede Partier med Hensyn til Kvalitetsbeskadigelse og Undervægt, og ligesom det i Praksis ikke havde været forbundet med større Vanskelighed for Ladningsmodtagerne at ordne disse Spørgsmaal i Fællesskab, saaledes vilde det samme sikkert ogsaa gælde Overliggedagsgodtgørelsen, naar Solidaritets Principet først var fastslaaet officielt. I denne Henseende vilde det være af stor Betydning, om det hollandske Forslag blev vedtaget, og man kunde under alle Omstændigheder kun være den hollandske Komite taknemlig for, at den havde bragt Spørgsmaalet frem.

Bestyrelsens 5te Medlem (Højesteretsadvokat Hindenburg) var mest tilbøjelig til at slutte sig til den først fremsatte Anskuelse, men under alle Omstændigheder maatte han finde det ubetimeligt, om le Comité maritime international ved at følge det hollandske Forslag fastslog en for alle bindende Regel paa dette Punkt, saa længe Anskuelserne endnu stod saa skarpt mod hinanden.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Sortehavet igen vist sig som en meget ringe Aftager af Tonnage, ja flere Dampere, som var sluttet paa tidligere Stadier, blev endog annulleret som Følge af Mangel paa Ladning, idet Kornet ikke kommer frem til Udskebningshavnene. Disse Forhold har atter forarsaget betydelige Vanskeligheder i de paagældende Havne, hvorved Dampene ofte har lidt og endnu lider betydelige Ophold. Direkte berører imidlertid Situationen i Sortehavet ikke den danske Tonnage, idet der, saa vidt vi véd, ikke findes en eneste dansk Damp i Sortehavet for Øjeblikket, men indirekte skader Livløsheden andre Markeder i en ikke ringe Grad, først og fremmest Middelhavet og Østen, dernæst ogsaa Nordamerika, idet alle disse Markeder nu oversvømmes med Dampere, som under normale Forhold vilde have lastet i Sortehavet paa denne Aarstid. Hvornaar der indtræder nogen Bedring, er ikke godt at sige, thi saa meget afhænger af Forholdene i de kornkøbende Lande, men et Omslag kan komme hurtigere, end maaske nogen aner. Man har jo Lov til at haabe, at det ikke maa være altfor længe, men imidlertid har, som ret naturligt er, Kulfragterne til Middelhavet bedret sig ikke saa lidt, og der betales saaledes fra Cardiff bl. a. 7/6 à 8/ til Genoa, 6/9 à 7/ Port Said mod henholdsvis 5/6 à 6/ og 4/9 à 5/ for 2 à 3 Uger siden, altsaa en Stigning af 2/ pr. Ton, hvilket næsten er akkurat det samme som Nedgangen pr. Unit fra Sortehavet etc. Vender vi os nu mod det, som interesserer den danske Skibsfart mest, Nord- og Østersøfarten, saa skal det straks siges, at disse Grene af Fragtmarkedet ligger særdeles godt, og mange Befragtninger til Rater, som virkelig levner en anstændig Fortjeneste, har fundet Sted baade for Træ og Kul, og Tendensen saa vel for denne som næste Maaned er fremdeles meget fast. Der er rigelig med Laster i begge Retninger, og da Rederne holder deres Tonnage i dyreste Pris og kæmper for at holde Markedet oppe, er der al Udsigt til yderligere Stigning, særlig da der er mange Trælaster oppe i Østersøen endnu. Desuden ventes der ogsaa snart Korn frem i større Mængder. Sæsonen er jo allerede nu betydeligt fremrykket, og efter alle Solemærker at dømme staar vi overfor nogle gode Uger i Nord- og Østersøen.

Det østlige Marked ligger svagere grundet paa større Udbud af Tonnage, som er villig til at gaa ballastet ud gennem Suezkanalen. Fra Kurrachee er Raten gaaet ned til omtrent 17/ pr. Oktober, medens der pr. November sluttedes til 16/9 til udsøgt Havn. Bombay er livløs. Fra Kalcutta sluttedes et Par Baade pr. September/Oktober til 23/9 à 25/ for Jute til Dundee eller Hamburg. Rispladserne og Java har ingen Tonnage taget.

Sortehavet etc. har skuffet i høj Grad, og det har været meget vanskeligt at placere Tonnage, selv til de betydelig lavere Fragter. De russiske Sortehavshavne har næsten intet sluttet paa Korn, hvorimod Azov fragtede nogle enkelte September Baade til 9/6 à 9/9 „any“, 3 d. mere Hamburg. Sulina sluttede lidt paa Basis af 7/9 Rotterdam, 8/ anden udsøgt Havn, 8/3 à 8/6 Hamburg. I Mangel af Korn sluttedes et Par større Dampere med Erts fra Nikolajeff til Filadelfia eller Baltimore til 11/.

Middelhavet har fragtet ret livligt, men Raterne har vist en nedadgaaende Tendens grundet paa Sortehavets Mathed. Aleksandria fragtede en større ganske prompt Baad til London til 8/9 for Bomuldsfrø, Option Hull 8/3 for et Par mindre Baade, 10/6 til direkte Havn U. K., medens Smyrna betalte 10/ Dødvægt til London, Hull eller Leith, 11/ to Lossehavne (3,200 Tons Baad). For Fosfat fra Sfax betales 9/ med „fri Despatch“ for en 5,500 Tons Baad til Zwyyndrecht. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 6/9 Ergasteria/Rotterdam, 11/ Huelva/U. S., 7/6 Karthagera/Middlesbro, 7/4½ Sevilla/Grangemouth, 15/ Pernau. Ertsraterne fra Bilbao er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer; der betales 4/3 Cardiff, 4/6 Swansea, 5/4½ Glasgow, 5/7½ Garston.

Nordamerika er flov for de sydligere Pladsers Vedkommende, idet Befragterne har haft megen Tonnage tilbudt fra Sydamerika. Paa Netto Charter fra Golfen betales 9/6 à 10/ til U. K. eller Kontinentet pr. Oktober, men for Tømmer har der saa at sige slet intet været sluttet. Der noteres 72/6 à 75/ fra Sapelo til Evropa. De atlantiske Bomuldshavne tager kun faa Outsiders, men enkelte Baade sluttedes dog til 26/3 fra Wilmington, 26/3 à 27/6 fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen. For Kul betales 4,40 Dollars fra Norfolk til Manilla. For Petroleum 21½ Cents New York/Shanghai, og for Korn (pr. September) fra Baltimore, 1/7½ Rotterdam, 1/8½ Antwerpen. Fragterne for Deals til Kanada er faste og højere paa Basis af 40/ fra St. John, 45/ fra Miranichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst.

La Plata Markedet er meget stille. De sidste Befragtninger var til 11/9 pr. September, 11/ pr. Oktober fra St. Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men kun ganske enkelte Baade sluttedes. Pr. Januar, meldes enkelte Forretninger at være gjorte til 15/ fra St. Lorenzo, og samme Rate siges at være betalt fra Bahia Blanca ligeledes pr. September. I Certepartierne fra sidstnævnte Plads vil den ekstra 8 Dages Klausul blive ophævet fra 1. November, ligesom Minimums Lastekvantum pr. Dag forhøjes fra 200 til 300 Tons, hvilket er ensbetydende med en virkelig Vinding for Dampene. Østersømarkedet er fast med al Udsigt til, at Fragterne vil stige yderligere i Løbet af de kommende Uger, thi der er rigeligt med Trælaster, men ogsaa Korn og anden Ladning begynder at komme frem, omend endnu kun efter en ret limiteret Maalestok. Fra St. Petersborg er Kornraten til London eller Rotterdam ikke over 1/3 Hvedebasis for prompt Lastning, men pr. Oktober kan faas 2/4 à 1½ d. mere. Libau betaler 1/ à 1/0¾ Havrebasis til London, Hull, Leith eller Rotterdam, medens Königsberg er kommen op paa 1/6 Hvedebasis. Ladning er dog knap. For Smaadampere med Rug til Danmark, Sverig og Norge er der ikke saa faa Laster til Rater varierende mellem Mark 6 og 7½ pr. 1.000 Kilos. Fra St. Petersborg eller Kronstadt kan faas omkring 27/ for skaaren Last til London eller Hull, og for Props til Kulhavn paa Østkysten betales nu 30/ à 31/ pr. Favn, til Calais eller Dunkerque omkring Frcs. 37. Fra Nordbotten til Hull eller Grimsby er Raten nu kommen op til 30/ for D/B. Delladning Boards, og til de kontinentale Havne er der ogsaa en Stigning at konstateres. Bl. a. noteres Hfl. 16 à 18 D/B. B. fra Nordfinland til Amsterdam eller Zaandam, 33/9 à 35/ til Sharpness, Frcs. 34/36 Sydfinland/Antwerpen eller Ghent, Frcs. 37 pr. Favn Props Wyborg/Ghent, 25/ D/B. Hernøsand (3 Pladser)/Aberdeen. Der betales 28/ D/B. 100 Boards Skellefteå/Yarmouth (530 Sldr.) 31/ pr. Fv. Shortprops Umeå/Tyne Dock (700 Fv.), 26/3 D/B. Sørnæs og Wyborg/London (825 Stds.), 24/ D/B. Gefle/London (625). Fra Memel noteres 7/6 for Sveller til Plymouth, 9/6 til Liverpool, og for skaaren Last til Rotterdam Hfl. 14 à 14½.

Kulfragterne er svagere og lavere til Sydamerika, men i andre Retninger er de faste. Navnlige til Middelhavet har der fundet betydelige Fragtstigninger Sted, og Begøret er vedvarende godt, navnlig for Baade af „handy“ Størrelse. Det samme gælder forøvrigt ogsaa om Lasterne til Østersøen. Til Kronstadt er der yderst lidt at gøre, og over 4/6 à 4/9 noteres ikke, men i andre Retninger fragtes der livligt, og blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten nævner vi 6/ Blyth/Helsingfors (2,000), 6/ Burntisland/Stockholm (3,000/6,000), 7/6 Burntisland/Norrköping (1,350), Tyne eller Blyth/Pillau 5/ med 800 Tons Losning (2,500/3,000), 6/ Blyth/Memel (1,400), 4/6 Blyth/Swinemünde (4,500), 4/9 à 5/ mindre Baade, 5/ à 5/6 god dansk Havn (2,000), 7/ Methil/Wismar (1,500), 5/ Tyne/Bordeaux (2,800/3,300), 6/3 Lissabon (1,500), 7/3 Marseille (3,400), 8/ Aleksandria

(3,000). Tørnen paa Humberen er endnu meget lang, ligesom der ogsaa er en Del Ophold i Methil og Burntisland, men i Blyth, Tyne, Sunderland etc. er Ekspeditionerne gennemgaaende normale. Fra Cardiff sluttedes der bl. a. til 6/ Aarhus (3,200), 6/6 Korsør (2,300), 6/9 à 7/3 Gibraltar, Frcs. 8½ Alger, 8½ à 9 Marseille, 7/6 à 8/ Genua, 6/6 à 6/9 Neapel (1,000 Tons daglig Losning), 8/3 Triest, 7/ à 7/6 Aleksandria, 6/9 à 7/ Port Said, 16/ à 16/6 La Plata pr. September, 13/6 pr. November.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vest-sverig til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er fremdeles rigelige Tilbud i Markedet, medens Tilgangen af prompte Sejlere er indskrænket og Redernes Fordringer som Følge heraf og i Forbindelse med begyndende Eksport af Kornlaster fra danske Havne, højere. Befragterne vægrer sig i mange Tilfælde ved at indrømme de højere Fordringer, men naar Rederne blot holder sammen og ikke slutter forud, da maa Befragterne bølge sig for de Ladningers Vedkommende, der skal aftages i denne Sæson, som snart udløber hvad Norrbotten angaar. Returlaster af Clay, Oljekager og Kul er ligeledes lønnende og faste, men Kultørnen er lang paa de fleste Østkysthavne.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

120 Sldr. Stav Sundsvall/Charlestown 42/6, 100 Sldr. Stav Frederikstad/Charlestown 32/6, 280 Tons Oljekager Hull/Svendborg 10, 370 Tons Kul Dysart/Bogense £ 10, 220 Tons Kul Tynen/Stage £ 9, 320 Tons Byg Bandholm/Leith 1/4½ pr. 448, 200 Tons Byg Kjædeby/Uleåborg Rm. 10½ pr. Ton, 135 R.-T. Is Kristianiafjord/St. Malo 16¼ Frcs.

Noteringerne er som forrige Uge, dog 1/3 à 2/6 højere for Trælaster fra Norrbotten til enkelte engelske Havne.

Med de mindre Skibe er der ikke foregaaet store Forandringer siden sidste Beretning. Königsberg staa vedblivende ret fast, og fra Rügenwalde og fra Colberg skal være sluttet for Havre til 5½ Mark til Danmark; ab Stettin er sluttet for Rug 3¾ Mark og fra Stralsund 4 Mark. Barth noteres stadig for Havre til Vest-sverig indtil Gøteborg 6 à 6½ Mark; ogsaa Wismar udbyder nogle Havreladninger til danske og sydsvenske Havne til 4½ à 5 Mark samt flere Saltladninger bl. a. til Malmø, Halmstad 3½ Mark, Aalborg 3½ à 4 Mark, Ørnsköldsvik 4½ Mark. I Lübeck staa det ret godt; saaledes noteres for Kainit til svenske Sundhavne 3½ Mark, Gefle 4½ Mark, Aarhus, Aalborg 4 à 4½ Mark. Fra forskellige Pladser paa Østkysten af Slesvig Holsten placeredes nogle Skibe for Hvede og Rug til 3¼ à 3½ Mark til Danmark, Sverig, 4 à 4½ Mark til Königsberg, Danzig.

ab Kjøbenhavn var det i sidste Uge flovere; fra ventende Dampere udbydes Hvede til Karlskrona, Randers, Gøteborg og Nykjøbing F.; der er bl. a. sluttet for Majs til Randers 16 Øre, Rødvig 10 Øre, Nykjøbing S. 13 Øre, Stubbekjøbing 12 Øre.

ab danske Provinshavne noteres allerede i denne Uge nogle Byglaster til Rotterdam, Gefle og Kristiania; Kvaliteten tegner til at være rigtig god.

Med Hensyn til Trælastmarkedet da noteres Trångsund/Flensborg 25 à 26 Mark, Råfsø/Sønderborg 26 à 27 Mark, Eckernfærde (120/140 Std.) 23 à 24 Mark pr. Oktober, Hernøsand/Warnemünde 24 à 25 Mark, Sundsvall/Bremen 30 à 33 Mark, Skellefteå/Geestemünde 33 Mark.

Hvilke er Skibsførernes store Opgaver?

Vi har yderligere modtaget følgende:

Ja, derom kan der vel nok tvistes; men at det ikke er Udskænkning af Spiritus, synes tydelig at fremgaa af Diskussionen i „Dansk Søfartstidende“, som nu heldigvis er sluttet.

(Thi af Danmarks c. 400 Dampskibe af 100 Tons har kun 44 afgivet deres Stemme, hvilket vel kan betragtes som ensbetydende med, at alle vi andre ikke har fundet Sagen saa slem som dens Indleder).

Det forekommer mig, at den første Betingelse for at noget kan naas, er Sammenhold; men er der noget det skorter paa indenfor den danske Skibsførerstand, er det vel nok Sammenhold. Foreninger er der nok af. Ja! alt for mange: To Skibsførerforeninger, én Navigatorforening og nu til Slut en Styrmandsforening; jo flere Foreninger desto større Splittelse, thi med Medlemmer er det vistnok kun smaat bevendt i dem alle. Den Tanke opstaar da let, „hvad er Grunden dertil“; enhver Skibsfører (tror jeg) ønsker en Forening, som kunde samle alle, men at danne flere Foreninger vilde være absurd; hvorfor kan vi da ikke samles i de allerede bestaaende Foreninger, vi indser Nødvendigheden af at samles, men gøre Skridtet dertil kan vi ikke naa, vi nøjes med at tale indbyrdes derom. Har de alt bestaaende Foreninger da Fejl? Ja naturligvis! eftersom alt kan kritiseres.

Sagen vilde vel være vanskelig eller maaske umulig, jeg véd det ikke, men jeg tror, at om de alt bestaaende to Skibsførerforeninger (Navigatorforeningen betragter jeg nærmest som selvdød) kunde slaas sammen til én, og med en Formand valgt af den færende Skibsfører, da vilde den ny Forening sikkerlig kunde paaregne Tilslutning fra alle. Hvad jeg ikke tvivler paa vilde blive nødvendigt, er en passende Indskudssum. Maalet med Foreningerne er jo dog at varetage Medlemmernes Interesser, og dette mener jeg én stor og sanlet Forening bedre formaar en f. Eks. tre med kun faa Medlemmer.

Ser vi opad er der Sammenhold, ser vi nedefter er

der Sammenhold, lad os derfor alle som én indmelde os i Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 og muligvis derigennem virke hen til „Enhed“.

P. Meinertz,
S/S. „Ebba“.

Ugens Havarier.

Santa Lucia, ostasiat. Komp. Dampner kom d. 10. ds. ved Afsejlingen fra Aalborg med Cement paa Grund ved Nordmandshage. Flot med Assistance af Dpsk. »Frem« og fortsat Rejsen til Frederiksstud efter Dykkerundersøgelse.

Mathilde, Galease af Horsens, er paa Rejsen fra Falkenberg til Hjemstedet med Trælast d. 13. ds. i Taage grundstødt ved Samsø.

Aurora, Skonnert af Marstrand, er paa Rejsen til Bogense med Trælast d. 13. ds. i Taage grundstødt ved Korsør ud for Soskær Torvemose.

Delfin, russ. Skonnert, er paa Rejsen fra Libau til Antwerpen med Trælast indlobet luk hertil; maa losse og reparere.

Marie, Skonnert af Brantevik, har ved Afsejlingen fra Vejle d. 10. ds. været i Kollision med Galeasen »Hermann«; »Marie« fik et stort Hul i Siden og repareres; Galeasen fik ogsaa en Del Skade.

Nora, Dpsk. af Eshjerg, paa Rejse i Ballast til den Botniske Bugt, kom paa Grund ved Marielhamn paa Ålandsøerne; er senere i en Sydveststorm kommet af Grunden og sunket; Mandskabet er bjerget i Land.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 12. ds. foretoges i Sundet Prøvetur med Sandpumpedampneren »Hesselo«, bygget hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for Regning Aktieselskabet Hesselo. Den paa Prøveturen opnaaede Fart, saavel som Kulforbrug og Sandpumpens Ydeevne faldt ud til de om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

London, 12. September. (Ritz. Bur.) White Star-Linien har paa Harland Wolfs Værft bestilt en ny Dampner, der skal være endnu større end »Lusitania«. Dampneren skal være 840 Fod lang og vil blive forsynet med Turbiner af en særlig Konstruktion, der vil muliggøre en Besparelse af 12 pCt. i Kulforbruget.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

"IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STAMP-FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 17. Septbr.) Adolph Andersen, Schubert, afg. herfra 16. ds. til Riga. — Alexandra, Rabe, ank. hertil 8. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, ank. Marseille 15. ds. herfra. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Antwerpen 13. ds. fra Riga. — A. N. Hansen, Panske, ank. hertil 14. ds. fra Harnäs. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 16. ds. fra Lissabon. — Arkansas, Petersen, ank. Stettin 15. ds. herfra. — Arno, Strubberg, p. Dartmouth 14. ds. for Port Vendres. — Axelhuus, Soeberg, afg. Antwerpen 15. ds. for St. Petersburg (p. Brunsh. 16. ds.) — Baron Stjerublad, Kofeod, ank. London 15. ds. herfra. — Beira, Lunge, afg. Tarragona 17. ds. til Denia. — Chr. Broberg, Nielsen, p. Gibraltar 16. ds. for Marseille. — Chr. IX, Holm, afg. Hull 15. ds. for Nakskov (p. Brunshüttel 17. ds.) — Dagmar, Bogvad, ank. hertil 14. ds. fra Lissabon. — Douro, Mortensen, ank. hertil 12. ds. fra St. Petersburg. — Florida, Andersen, afg. herfra 15. ds. til Baltimore. — Fredrik, Thomsen, ank. Pillau

16. ds. herfra. — Garonne, Kromann, afg. herfra 15. ds. til St. Petersburg. — Georgios I, Sorensen, afg. Libau 14. ds. for Hull (p. Brunshüttel 16. ds.) — Hellig Olav, Holst, ank. New York 17. ds. fra Kristianssand. — Hengest, Harder, ank. hertil 16. ds. fra Aarhus. — I. C. Jacobsen, ank. Gelle 14. ds. fra St. Petersburg. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 16. ds. fra Bergen. — Kasan, Hansen, ank. Pillau 11. ds. herfra. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 15. ds. hertil. — Kiew, Jorgensen, ank. hertil 15. ds. fra Hull. — Kurusk, Gommesen, ank. Ronen 14. ds. fra Riga. — Louise, Kruse, p. Brunshüttel 16. ds. til Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 13. ds. til New York. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afg. Boston 9. ds. hertil. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. St. Petersburg 13. ds. herfra. — Moskow, Meldahl, afg. Antwerpen 15. ds. til Malaga. — Nicolai II, Kaes, afg. Kristiania 5. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersee, ank. Pillau 8. ds. fra Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, afg. Riga 14. ds. til Rouen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Konstantinopel 13. ds. til Panderma. — Omsk, Jonsen, ank. Hull 11. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, afg. New York 12. ds. til Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. hertil 16. ds. fra Libau. — Pregel, Olsen, afg. Assens 15. ds. til Libau. — Riberhuus,

Bonnelykke, ank. hertil 16. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 31. Aug. fra Newport. — Tiber, Beck, ank. Oporto 16. ds. fra Seville. — United States, Wulff, ank. hertil 10. ds. fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 16. ds. fra Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobus, p. Holtenau 17. ds. hertil. — Viking, Meyer, p. Dartmouth 15. ds. for Teueriffe. — Ceres, Gad, afg. herfra 17. ds. til Leith. — Holar, Svan, ank. hertil 12. ds. fra Leith. — Laura, Aasberg, afg. Reykjavik 17. ds. til Leith. — Skalholt, Larsen, afg. herfra 14. ds. til Leith. — Thyra, Mikkelsen, afg. Leith 12. ds. til Reykjavik. — Tjaldur, Rothe, ank. Thorshavn 16. ds. fra Leith.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Helsingør 16. ds. til Lübeck via Blyth. — Michael Onachoukoff, Harboe, ank. Rouen 10. ds., til Kronstadt via Tyne. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afg. fra Cardiff 13. ds. til Kronstadt. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. fra Methil 13. ds. til Kronstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. til Jacobstad 15. ds., til Dunkerque. — Excellence Pleske, Christensen, afg. fra Cardiff 7. ds. til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Grimsby 11. ds., til Kronstadt. — Pawel Andrejow, Tannebek, ank. til St. Petersburg 9. ds. til Hull. — Johan Siem, Nielsen, afg. Korsør 15. ds. til Dunkerque via Petersborg. — Alexander Schukoff, Dahl, ank. til Dunkerque 16. ds., til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Ghent 14. ds. til N. Fahrwasser via Methil.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. fra Karrebæksminde 14. ds. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Gand 16. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Aalborg 14. ds. — Helge, Olsen, ank. til St. Petersburg 8. ds. — Rolf, Olsen, ank. til Kronstadt 14. ds. — Niels R. Finzen, Mathiesen, ank. til Bremen 15. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, ank. til Bordeaux 13. ds. — Nancy, Jessen, ank. til Methil 11. ds. — Nautik, Nielsen, ank. til Wiborg 17. ds. — Nordsøen, Gram, ank. til Burntisland 9. ds. — Nexos, Basse, passeret Helsingør 14. ds. til Kronstadt. — Gerda, Iversen, afg. fra Archangel 12. ds. til Nizza. — Hobe, Hansen, ank. til Malaga 12. ds. — Cito, Thøgersen, afg. fra Kings Lynn 16. ds. til Brake. — Bodil, Larsen, passeret Frederikshavn 12. ds. til Brest. — Dagmar, Mathiasen, afg. fra Sundsvall 14. ds. til Havre. — Norma, Nielsen, ank. til Esbjerg 14. ds. — Alfa, Uldall, passeret Helsingør 16. ds. til Highbridge.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til St. Petersburg 9. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. fra St. Petersburg 13. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til St. Petersburg 9. ds. — Urania, Clausen, ank. til Hull 14. ds. — Svend, Petersen, afg. fra Aarhus 14. ds.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. til St. Petersburg 16. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Selzacte 12. ds. — England, Andersen, ank. til Burntisland 7. ds. — Holland, Poulsen, ank. til Goole 15. ds. — Rusland, Schmidt, ank. til St. Malo 9. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. til Seaham 13. ds. — Helene, Sørensen, ank. til Libau 14. ds. — Agnete, Petersen, afg. fra Kiel 14. ds. til Methil. — Hermia, Hansen, afg. fra Kiel 17. ds. til Grangemouth. — Alice, Schultz, afg. fra Wismar 13. ds. til Grangemouth. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Korsør 14. ds. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Kiel 15. ds. — Nanta, Madsen, ank. til Newcastle 13. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. fra St. Petersburg 15. ds. til Rotterdam. — London, Bom, ank. til Burntisland 16. ds. — Paris, Tholander, ank. til Lübeck 15. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Howden Doek 15. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Rotterdam 11. ds. — Wien, Brink, ank. til Kronstadt 12. ds. — Roma, v. Thun, afg. fra St. Petersburg 12. ds. til Rotterdam.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Swinemünde 16. ds. — Brattingsborg, Sørensen, ank. til Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, ank. til Ghent 12. ds. — Fredensborg, Winther, afg. fra Hull 17. ds. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Kallero 10. ds. — Jømsborg, Mathiesen, afg. fra St. Petersburg 10. ds. — Kronborg, Jensen, afg. fra Eupatoria 31. Aug. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 7. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. til St. Petersburg 12. ds. — Stegelborg, Lund, ank. til Helsingfors 15. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til West Hartlepool 10. ds. — Soborg, Fischer, ank. til Repola 10. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Kjøbenhavn 18. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. til St. Petersburg 12. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Livorno 11. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Odense 12. ds. — Skodsborg, Schultz, afg. fra Hull 11. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til Hull 9. ds. — Ulfsborg, Eriksen, afg. fra Huelva 11. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Methil 9. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, afg. fra Phillipville 12. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til Trångsund 16. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. til Newcastle 16. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. til Ghent 12. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Boness 16. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. fra Stettin 14. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Libau 9. ds. — Peter Mærsk, Borgesen, afg. fra St. Petersburg 16. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. fra Grimsby 7. ds.

Æra. Enighedon, Jensen, ank. Råfso 14. ds. — Helgenæs, Knudsen, ank. til Marstal 14. ds. — Emanuel, Hansen, ank. til Glasgow 15. ds. — Energi, Svane, ank. til Walkom 15. ds. — Erindring, Nielsen, ank. til Kolding 15. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til Kronstadt 13. ds. — Russia, Poulsen, ank. til Kjøbenhavn 16. ds. — Carl Høcksher, Starek, ank. til West Hartlepool 13. ds. — Normannia, Eriksen, ank. til Kronstadt 16. ds. — Livonia, Skov, ank. til St. Petersburg 15. ds.

Østersøen. Gratia, Sørensen, afg. fra Kronstadt 15. ds. til Brake.

Union. Frisia, Nielson, afg. fra Riga 12. ds. til Ghent. — Gallia, Nielsen, ank. til Riga 14. ds. — Calodonia, Storm-Hansen, afg. fra Kolding 16. ds. til Riga. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra St. Petersburg 11. ds. til Rotterdam. — Katonia, Rasmussen, afg. fra Portland 11. ds. til Neufahrwasser.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. til Grangemouth 11. ds. — Caribonia, Mathiasen, ank. til Methil 14. ds. — Estonia, Winckler, afg. fra Methil 13. ds. til Kronstadt.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Wisby 16. ds. — Solandia, Troensegaard, ank. til Königsberg 12. ds. — Soecalia, Jensen, ank. til Wiborg 14. ds. — Frumentia, Anderson, afg. fra Plymouth 17. ds. til Aarhus.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra Dunkerque 14. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. til Grimsby 8. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Humberg 14. ds. — Belgien, Nielsen, ank. til Fairwater 15. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annetto Furness, Larsen, ank. til Hull 14. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. til Methil 7. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. fra Blyth 13. ds. til St. Petersburg. — Allau, Nielsen, ank. til Aarhus 16. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. til Stettin 16. ds. fra Oxeløsd. — Edison, Sørensen, ank. til Tynen 16. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. fra Trångsund 13. ds. til Geestemünde.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Kjøbenhavn 17. ds. — Freja, Nielsen, ank. til Riga 14. ds. — Vera, Thing, afg. fra St. Petersburg 15. ds. til Ghent. — Hertlia, Rasmussen, afg. fra Ørnskjoldsvik 15. ds. til Skive.

Karl A. Malmberg & Co. Iveto, Frijs, afg. fra Stavus 15. ds. til Riga. — Tor, Hærsted, ank. til Trelleborg 17. ds. — Roma, Larsen, ank. til Lübeck 16. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. fra West Hartlepool 16. ds. — Henrik Bjølke, Hansen, afg. fra Kotka 17. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. til Kronstadt 12. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Ulcåborg 10. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. til Burntisland 8. ds. — Daguy, Fischer, afg. fra Boulogne 16. ds. til Methil. — Mary, Clausen, ank. til Isigny 13. ds.

Jylland. Ingrid, Winther, ank. til Blyth 15. ds. — Karou, Eriksen, passerede Helsingør 15. ds. til Kronstadt.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brøsen, ligger i Methil. — E. M. Dalgas, Møller, ligger i Hango. — St. St. Blicher, Christensen, ligger i Brahestad. — G. Koek, Jørgensen, ligger i Burntisland. — Peter Willemoes, Albertsen, ligger i Kjøbenhavn. — N. F. Høffding, van Dours, ligger i Antwerpen. — Chr. Christensen, Rasmussen, ligger i Methil. — I. D. S. Adolph, Fenger, ligger i Repola. — Lars Kruse, Mathiesen, ligger i Cardiff.

Høimdal. Anine, Leth, afg. fra Howdon Doek 12. ds. — Helga, Olsen, ank. til Antwerpen 26. Aug. — Martha, Christensen, ank. til Sundsvall 12. ds. — Elna, Rathje, afg. fra Blyth 17. ds. — Therese, Pedersen, ank. til Antwerpen 26. Aug. — Simone, Møller, ank. til Rouen 16. ds. — Jeanne, Løfner, afg. fra Lovisa 11. ds. — Daisy, Lagesen, ank. til Kotka 14. ds. — Vera, Riso, afg. fra Holmsund 14. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til Newfairwater 15. ds. — Clara, Magleby, afg. fra Kiel 17. ds. til Methil. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Kjøbenhavn 15. ds. til Tyne. — Erik, Poulsen, ank. til Holtenau 11. ds. — Axel, Christensen, ank. til Hull 17. ds. — Josey, Daum, afg. fra Frederikshavn 17. ds. til Brügge. — Hugo, Steen, ank. til Methil 14. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. til Burntisland 16. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. til Hørsens 14. ds. — Ulrik Holm, Bannelycke, ank. til Swinemünde 16. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, ank. til Bremen 15. ds. — Angantyr, Holm, afg. fra Methil 14. ds. til Kiel. — Bogatyr, Nielsen, afg. fra Lovisa 15. ds. til Calais. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Hull 14. ds. til Pillau. — Veratyr, Villad-

sen, afg. fra Wasa 15. ds. til Velzen. — Absalon, Grau, ank. til St. Petersborg 14. ds.

Viking. Björn, Danholt, ank. til Swansea 15. ds. — Vagn, Muhneke, ank. til Trångsund 16. ds. — Ulf, Dreschor, afg. fra Kovda 6. ds. — Loif, Huns, ank. til Hull 23. Aug.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. til Calais 14. ds. — Sigurd, Petersen, ank. til Blyth 16. ds. — L. H. Carl, Stabell, ank. til Willajoki 9. ds. — Erik II, Muhneke, afg. fra Blyth 12. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. til Ostende 16. ds. — Dan, Hørke Petersen, afg. fra Cardiff 14. ds. — Uffe, Lorenzen, afg. fra Grimsby 12. ds. — Knud II, Meyer, afg. fra Cardiff 12. ds. — Danmark, Kraemer, ank. til Repola 17. ds. — Ragnar, Holst, afg. fra Stettin 14. ds. — Skjold, Mathiesen, ank. til Hull 8. ds. — Halfdan, Hansen, afg. fra Methil 14. ds. — Olaf, Jørgensen, afg. fra Hull 15. ds. — Svend II, Jensen, afg. fra Blyth 14. ds. — Harald, Schmidt, ank. til St. Petersborg 12. ds. — Magnus, Hvoysel, ank. til Lübeck 17. ds. — Ivar, Junil Larsen, afg. fra Chantenay 17. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. til Riga 15. ds. — Jøns Baug, Kusk-Jensen, ank. til Aalborg 15. ds. — Margrethe, Lund, afg. fra Kjøbenhavn 14. ds. til St. Petersborg. — Henning, Clemmensen, afg. fra Methil 17. ds. til Aalborg.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Normandot, Schmidt, afg. fra Kongsborg 15. ds. til Borgå. — Sløsvig, Svarrer, ank. til Alcoa 15. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. til Esbjerg 15. ds. — Ætna, Andersen, ank. til Esbjerg 14. ds. — Yrsa, Pedersen, afg. fra Aalborg 13. ds. til Jacobstad.

Rønne. Enigheden, Tranberg, ank. til Kjøbenhavn 8. ds. — Næstved, Hermansen, ank. til Stolpevælde 9. ds. — Kastor, Clausen, ank. til Danzig 12. ds. — Marie, afg. til Altona. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Karrebæksmunde 13. ds. — Herman Olsen, Knudsen, ank. til Kjøbenhavn 14. ds.

Svendborg. Roska, Petersen, ank. til Ahus 10. ds. — Maagon, Jensen, ank. til Exeter 10. ds. — Pampa, Jensen, ank. til Oscarshavn 10. ds. — Alma, Hansen, ank. til St. Petersborg 9. ds. — Skjold, Larsen, ank. til Helsingfors 10. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. til Charlestown Red 10. ds. — Flora, Sørensen, ank. til Dysart 10. ds. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Rauma 11. ds. — Mercar, Lund, ank. til Brest Red 10. ds. — Pallese, Jensen, ank. til Invergordon 11. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. til Brest Red 12. ds. — Christiau, Jørgensen, ank. til Eckersund 13. ds. — Ignatz Brenn, Lund, ank. til Frederiksstad 12. ds. — Carl Mørck, Mortensen, ank. til Marseille 13. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Sølvborg 11. ds. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Umeå 12. ds. — Fulvia, Petersen, ank. til Bogense 12. ds. — Rota, Nielsen, ank. til Antwerpen, 14. ds. — Yrsa, Rasmussen, ank. til Stugsund 13. ds. — Dimbria, Nielsen, ank. til Bolina 13. ds. — Haabet, Andreassen, ank. til Bogense 13. ds. — Wilby, Rasmussen, ank. til Umeåborg 13. ds. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. til Kingslynn 14. ds. — Carl, Clemmensen, ank. til Karlshavn 14. ds. — Noah, Jørgensen, ank. til Nantes 16. ds. — Capolla, Hansen, ank. til Kalundborg 15. ds. — Kamma, Fisker, ank. til Stege 15. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Drøbak 14. ds. — Ludvig, Larsen, ank. til Dysart 15. ds. — Freja, Brandt, ank. til Holbæk 16. ds. — Magnet, Gommesen, ank. til Uleåborg 15. ds. — Alfrida, Hansen, ank. til Rotterdam 16. ds. — I. M. Nielsen, Olsen, ank. til Høgnæs 14. ds. — Primula, Carlsen, ank. til San Valery 15. ds. — Ebenezer, Rasmussen, ank. til Stettin 16. ds. — Minerva, Fuglsang, ank. til Fowey 14. ds. — Concordia, Henriksen, ank. til Dunkerque 14. ds. — Freja, Jensen, ank. til Umeå 16. ds.

Era. Olaf Petersen, Albertsen, ank. til Warnemünde 10. ds. — Hosanna, Philipsen, ank. til Kjøbenhavn 9. ds. — Th. Johse, Boye, ank. til Swinemünde 10. ds. — Laura, Jensen, ank. til Cadiz 9. ds. — Mars, Stegmann, ank. til Danzig 8. ds. — J. M. Petersen, Petersen, ank. til Warnemünde 10. ds. — Nathalia, Eriksen, er passeret Cap-Ray for hjemgaende. — Smart, Christensen, ank. til Dalhousi 10. ds. — Kastor, Albertsen, ank. til Swinemünde 10. ds. — Ami, Christensen, ank. til Sølvborg 10. ds. — Ceres, Bager, ank. til Harwich 10. ds. — Zeus, Sørensen, ank. til Pillau 11. ds. — Valkyrien, Weber, ank. til Burntisland 10. ds. — Ingolf, Nymann, ank. til Portsmouth 11. ds. — Kiana, Christensen, afsejlede den 7. ds. fra Drøbak til Ramsgate. — Johanne, Hansen, ank. til Swansea 11. ds. — Johanne, Stegmann, ank. til Norresundby 11. ds. — Salvador, Fabricius, ank. til Ørnkjoldsvik 10. ds. — Ellen, Hansen, ank. til Marstal 11. ds. — Vigilant, Jacobsen, afg. fra Marstal 11. ds. — Mette, Andersen, ank. til Anstruthor 11. ds. — Hildur, Andersen, ank. til Leith 12. ds. — Vega, Hansen, ank. til Claracastle 12. ds. — Aerial, Christensen, ank. til Nordmaling 12. ds. — Noah passerede Dungeness 9. ds. for vestg. — Ansgar, Jørgensen, ank. til Le Havre 11. ds. — Agent Petersen, Frederiksen, har passeret Lizard 7. ds. fra Paysand til Antwerpen. — Wemys Castle, Bandholm, ank. til Peterhead 11. ds. — Emilie, Friis, ank. til Umeå 13. ds. — A. H. Friis, ank. til Dundee 12. ds. — Marie,

Weber, ank. til Geste 12. ds. — Hertha, Krull, ank. til Kotka 13. ds. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. til Pontriueux 13. ds. — Alta, Alhortsen, ank. til Pillau 13. ds. — Vora, Mygind, ank. til Åbo 13. ds. — Håbil, Rasmussen, ank. til London 12. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. til Karlshavn 14. ds. — Norma, Christensen, ank. til Douglas 13. ds. — Thea, Friis, ank. til Stugsund 14. ds. — Abba, Petersen, ank. til Greatarmouth 13. ds. — Laura, Jensen, afg. fra Cadiz 13. ds. til Twillingate. — Viligant, Jacobsen, ank. til Larvik 14. ds. — Laurits, Folmer, ank. til Pillau 16. ds. — Pampa, Svendseu, ank. til Pillau 15. ds. — Albertine, Rasmussen, ank. til Pillau 16. ds. — Apollo, Albertsen, ank. til Wismar 15. ds. — Spurven, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 16. ds. — Johanne, Østermann, afg. fra Haderslev 14. ds. til Boness. — Phoenix, Hansen, ank. til Havre 14. ds. — Dannebrog, Christensen, ank. til Whitby 15. ds. — Atlantic, Rasmussen, afg. den 14. ds. fra San Sebastian til St. Ybes. — Yrsa, Albertsen, afg. fra Bayroborts 16. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pøllinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Tangen V. Vraget af Muddermaskinen V. for Tangen er foreløbig ikke afmærket om Natten.

Indløbet til Isefjord. Vraget af den midt imellem Korshage og Spodshjerg sunkne Jagt er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 2 Fv.

Østersøen. Bornholm Ø. Salthammer-Rev. Mellem de to Sømærker for Salthammer-Rev og inden for den Linie, der forbyder dem, udlægges i Slutningen af September 1907 tæt Ø. for Agterenden af Vraget af Dampskibet »Nord« en grøn Vager med grønt Flag.

Sundet. Amager Ø. Kastrop Ø. Vraget af den mellem Nordre-Rose Fyr og Smaagrundene sunkne Galease er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 4 Fv.

Smaalands-Farvandet. Fejø Sø-Kyst. Dybvig-Havn. Den 1ste Oktober 1907 tændes to hvide Lanterner tæt Ø. for Fejø Kirke. De staar 250 Alen N. 30° V. og S. 30° Ø. fra hinanden. Flammens Højde: 22 og 11 Fod. Brændetid: 1ste Oktober — 1. April fra Solnedgang til Kl. e 9 Aften, naar Is ikke forhindrer Postskibet i at søge Havnen. Holt overet leder Lanterneerne i 9 Fod Vand klar af Grunden V. for Askø og gennem Lindholm-Dyb.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gälnö S. Stockholms Skærgaard. En 8 Fods Grund er fundet S. for Gälnö. 59° 23' 7" N. Br. 18° 37' 30" E. Lgd.

Rusland. Reval Sten. Ved Ø.-Siden af Grunden Reval Sten er til Forsøg udlagt en Lystonde, der viser hvidt Et-Blink. 59° 43' N. Br. 24° 44' Ø. Lgd.

Riga Bugt. Dalnaja Banke. Den hvide og sorte Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost ved V.-Siden af 23 Fods Grunden Dalnaja Banke er omhyttet med en hvid og sort Stage med Ballon.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Store-Middelgrund. Lystonden ved Store-Middelgrund er paa sejlet og midlertidig inddraget for sit istandsættes.

Sverig. Uddevalla. Björningarne. Den 1ste Oktober 1907 tændes Fyret paa den S.-ligste af Björningarne Holme. Det er et Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek. Lyset er grønt fra N. 42° V. til N. 22° V., hvidt fra N. 22° V. til N. 19° V., rødt fra N. 19° V. gennem N. til N. 1° Ø., hvidt fra N. 1° Ø. gennem Ø. til S. 66° Ø., grønt fra S. 66° Ø. til S. 46° Ø., hvidt fra S. 46° Ø. til S. 25° Ø., rødt fra S. 25° Ø. til S. 5° Ø. Flammens Højde: 12 Fod. Ilvidt, ottekantet Fyrhus. Brændetid: 6te Juli—J6te Juni.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Udhegningen af Fyrskibet »Amrumbauk« er udsat. **Norderpiop SV.** En Rugserdamper ligger sunket SV. for Norderpiop Aduvningstoude. Der er kun 19 Fod Vand over Vraget, og det er ikke afmærket. 54° 9', N. Br. 8° 17', Ø. Lgd.

Jade. Schillighörn. Schillighörn lave Fyr er indtil videre paa-lideligt, da der foretages Forsøg med det.

Voslapp Plate. Ved Voslapp Plate er Afmærkningen nu forandret.

Holland. Zuiderzee. Harderwijk. Et Fiskefartøj er sunket N. for Harderwijk. Der er 5 Fod over Vraget. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Lanterner.

Goeree. Goeree Fyr er slukket og det midlertidige Fyr tændt. **Zeegeat van Goeree. Beningen.** I Beningen er de to røde Lystønder Nr. 1 og 2 atter udlagt paa Station. Nr. 1 ligger paa 51° 47' 22" N. Br. 4° 12' 46" Ø. Lgd.

Zeegeat van Brouwershaven. Vlije van de Noordplaten. I Vlije van de Noordplaten er der 15 Fod Vand tæt V. for Midtfarvandslinien. I den Ø-lige Del er den mindste Dybde 13 Fod, tæt ved og tværs af Spidstønderne Nr. 2 og 3.

Frankrig. Fyrskibet »Snouw« er atter udlagt paa Station og Lystønden inddraget.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Baaken paa Kysten S. for Havre er flyttet og staar nu 2 1/4 Kbl. fra Diget Saint Jean ved Slusen til Bassin aux Pétroles.

England. St. George's Channel. Smalls. Smalls Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Lyn. Under Hovedfyret er tændt et rødt, fast Bifyr, der lyser over Hats- og Barrels Rocks.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Concarneau. Beuzec. Beuzec Fyr er nu forandret. Lysevnen: 22 1/2 Kml. Det lyser kraftigt fra S. 27 1/2° V. til S. 37 1/2° V., derfra med aftagende Lysstyrke til begge Sider. Det midlertidige Fyr er slukket.

Afrika. San Thomé Island. Anna das Chaves Bay. Klokketønden paa S.-Kanten af Dos Pescadores Shoal ligger 1 Kml. N. 52° Ø. fra Fort San Sebastian Fyr og i S. 35° Ø. fra Ilha das Cabras Fyr. 0° 21' N. Br. 6° 45' Ø. Lgd.

Føreneede Stater i Nord-Amerika. New York Lower Bay. Ambrose Channel. Romer Shoal. Romer Shoal Tønder Nr. 1, 3 og 5, ved Grundens NØ-Side, er inddraget.

North Carolina. Paa Fyrskibet »Frying Pan Shoal« Nr. 1 gives nu Taagesignal med Undervands-Klokke, saaledes: Slag, Pause 3 Sek. Omfrent den 20de November 1907 flyttes Fyrskibet e. 12 Kml. S. 64° Ø. hen, til SØ-Enden af Frying Pan Shoal og e. 5 Kml. S. 27 1/2° Ø. fra 3/4 Fv. Stedet, som nu er afmærket med Frying Pan Shoals Outer End Flojtønde, mærket »F P«, og denne flyttes til Fyrskibets nuværende Plads, e. 27 Kml. fra Cape Fear. Fyrskibet kommer til at ligge paa 33° 25' 43" N. Br. 77° 31' 8" V. Lgd.

Alabama. Mobile Bay. Sand Island. Den halve sorte, halv hvide Baake paa NV-Siden af Sand Island er odelagt og opføres sandsynligvis ikke igen.

Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport Channel. Ved den gravede Rende til Gulfport er følgende Fyr tændt:

Gulfport Channel hvide, faste Fyr Nr. 1. Flammens Højde: 34 Fod. Sort, firkantet Baake, som staar i 18 Fod Vand, fra Ship Island Fyr i N. 38° V. 2 1/10 Kml., og fra Biloxi Fyr i S. 29 1/2° V. 10 Kml. 30° 15' 0" N. Br. 88° 59' 53" V. Lgd.

Gulfport Channel røde, faste Fyr Nr. 2. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 19 Fod Vand paa Løbets Ø-Side, fra Ship Island Fyr i N. 35° V., 1 1/10 Kml. og fra Biloxi Fyr i S. 37 1/2° V., 9 1/10 Kml. 30° 16' 20" N. Br. 89° 0' 47" V. Lgd.

Gulfport Channel røde, faste Fyr Nr. 4. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 17 Fod Vand paa Løbets Ø-Side, fra Biloxi Fyr i S. 43 1/2° V., 9 1/10 Kml., fra Cat Island Fyr i N. 65 1/2° Ø., 7 1/10 Kml. og fra Gulfport Channel Fyr Nr. 2 i N. 36 1/2° V., 1 1/10 Kml. 30° 17' 10" N. Br. 89° 1' 31" V. Lgd.

Gulfport Channel røde, faste Fyr Nr. 6. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 15 Fod Vand paa Løbets Ø-Side, fra Biloxi Fyr i S. 50° V., 9 Kml., fra Cat Island Fyr i N. 57 1/2° Ø., 7 1/10 Kml., og fra Gulfport Channel Fyr Nr. 4 i N. 36 1/2° V., 1 1/10 Kml. 30° 18' 1" N. Br. 89° 2' 11" V. Lgd.

Gulfport Channel røde, faste Fyr Nr. 8. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en rød, firkantet Baake, som staar i 12 Fod Vand paa Løbets Ø-Side, fra Biloxi Fyr i S. 58 1/2° V., 9 Kml., fra Cat Island Fyr i N. 47° Ø., 7 1/10 Kml., og fra Gulfport Channel Fyr Nr. 6 i N. 36 1/2° V., 1 1/10 Kml. 30° 19' 6" N. Br. 89° 3' 8" V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Nicaragua. Greytown. Greytown Fyr har Natten den 29de Juli 1907 ikke brændt. 10° 56' 15" N. Br. 83° 42' 15" V. Lgd.

Cuba. Habana. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Vraget af »Maine«, som ligger sunket i Habana Havn. Det vises fra Stormasten. Flammens Højde: 45 Fod. Vraget ligger 2 1/2 Kbl. S. 77° Ø. fra Kranen ved Marine Kontoret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Spezia. Molen ved Spezia Handelshavn forlænges. Tre elektriske Fyr, der vises fra en Pæl, er tændt 1/3 Kbl. fra det røde og hvidt vekslende Fyr paa Ø-Molen. Man skal gaa 1/4 Kbl. V. om disse Fyr.

Castellamare di Stabia. Lystønden, der viser grønt, fast Lyser ved Forlængelsen af Ydermolen ved Castellamare, ligger 30 Alen fra Molens Hoved. Den yderste Fortøjtønde ligger 2 1/4 Kbl. fra Molen Hoved.

Sicilien. Catania. Fyret paa Pynt Sciara Biscari ved Catani lyser nu Horisonten rundt.

INDHOLD:

Sø- og Handelsrettsdomme. — Kjøbenhavn, den 19. September 1907. — Comité maritime international. — Fragtmu- kedet. — Hvilke er Skibsførernes store Opgaver? — Ugen- Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterret- ninger. — Efterretninger for Søfarende.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 465

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10— hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDY
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse Router og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skodsdøre, — „Hansa“ Lossehøj- „Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 845

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Landbrugslofteriet.

trækkes den 16. og 17. Oktober.
1/1 Lod 1 Krone, 1/2 Lod 50 Øre + Stempel 10 Øre.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Hørsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art

INDBYDELSE

TIL TEGNING AF

250,000 Kroner Aktier

i

Dampskibsselskabet „H. Kirschner“ Aktieselskab.

Under ovenstaaende Navn er der i Januar d. A. stiftet et Dampskibsselskab med det Formaal at drive Ragsfart i Nord- og Østersøen. Selskabet har overtaget de Grosserer H. Kirschner hidtil tilhørende Dampskibe: „Stanton“, c. 1300 Tons d. W. og „Edison“, c. 1800 Tons d. W., samt overtaget de af samme i Henhold til Kontrakter afsluttede i 1906 bestilte 3 nye Dampskibe, nemlig 1 paa ca. 1500 Tons hos Burmeister & Wain og paa hver 2000 Tons hos Helsingør Skibsværft.

Af disse ny Dampskibe er det ene leveret og i Drift og de to andre ville blive leverede henholdsvis i Oktober og i November Maaned d. A.

Til korresponderende Reder er antaget Hr. H. Kirschner.

Den til Skibenes Anskaffelse og til Driften fornødne Kapital, nemlig: Kr. 1,500,000 tilvejebringes saaledes:

a) Selskabets Aktiekapital er 750,000 Kr., hvoraf der underhaanden er tegnet Kr. 500,000, medens Renten, Kr. 250,000, hermed udbydes til offentlig Tegning til Pari Kurs, Tegningen foregaar hos Bankierfirmaerne Herrer JULIUS BENDIX & STEEN og M. H. COHEN & LAMM Torsdagen den 19. September 1907. Det egnede Beløb indbetales ved Tegningen, og samtidig udleveres Aktierne Selskabets Love udleveres paa Tegningsstederne. Aktierne ville faa Udbytte for indeværende Aar.

b) Endvidere har Selskabet optaget et 5 pCt. 1ste Prioritetsobligationslaan paa 750,000 Kr., der faar Pant samtlige 5 Skibe.

Kjøbenhavn i September 1907.

LEOPOLD GYTH,
Grosserer.

A. F. LAMM,
Veksellerer.

H. KIRSCHNER,
Grosserer.

FRITS ORTMANN,
Overretssagfører.

VALDEMAR STEEN,
Veksellerer.

I Henhold til ovenstaaende Prospekt modtager vi Tegning paa Kr. 250,000 Aktier paa 1000 og 500 Kr. r. Stykke i Dampskibsselskabet „H. Kirschner“ Torsdagen d. 19. ds., Kl. 10—5.

Kjøbenhavn, Septbr. 1907.

JULIUS BENDIX & STEEN,
Bredgade 14—16.

M. H. COHEN & LAMM,
Holmens Kanal 24.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Сопно“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Flyde-Dokken

General Cipriano-Castro" og National Skibsværftet „Restaurador“
Puerto Cabello, Venezuela. Telegramadresse: „Asillero“.

Skibsbyggeri, Reparation og Kølhaling af Skibe.

Maskin- og Kedel-Konstruktion og Reparation.

Alle Apparater til at tage Maskiner ud og sætte om Bord igen.

1. Kl. mekanisk Værksted

Kobber- og Jærnsmedie (System Rockwell)

Lager, forsynet med alle Slags Skibsmaterialer.

Flyde-Dokkens Omfang:

Længde..... 300 eng. Fod Dybde..... 19 eng. Fod
Bredde..... 80 — Tonsl. Brutto 4,500 Tons
Største Bæreevne 2,000 Tons

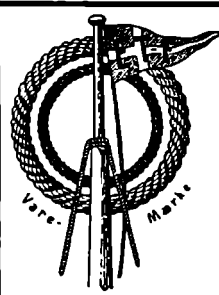
Afdeling til mindre Skibe.

Pris: Indtagningsafgift.. Bolivar 1,50 pr. Ton

Lejeafgift..... — 0,50 — pr. Dag

Hurtigt, solidt og økonomisk Arbejde.

General-Direktor: R. Delgado-Chalbaud.



Esbjerg

Tøvværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholder Lørdag den 28. September Form. Kl. 10 Aarsmøde i Odd Fellow Palæets Lokale, Bredgade i Kjøbenhavn med følgende Dagsorden:

1. Det reviderede Regnskab for 1. Halvaar fremlægges.
2. Valg af Repræsentanter, hvis Mandat udløber i September 1907.
3. Valg af 2 Revisorer.
4. Forslag om at Vedtægternes § 8 udgnaar og den herved nødvendiggjorte Ændring af § 7.
5. Reviderede Minimalfragter forelægges, eventuelt i Forbindelse med Forslag til Certeparti og Konnossementformer.

Forslag, der ønskes behandlede af Repræsentantskabet, bedes indsendt til Forbundets Sekretariat, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., mindst 3 Uger før den 28. September.

Alle Medlemmer af Forbundet, ogsaa de som er passive, indbydes til Deltagelse i bemeldte Aarsmøde.

Kjøbenhavn, den 8. August 1907.

Paa Repræsentantskabets Vegne

P. Rechnitzer

f. T. Formand.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsignalen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køllhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinge hvorpaa der kan optage Skibe af indtil 200 Fod Længde og 650 Ton Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køllhalingsplads Ophalingsbedding til 100 & 15 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad Bugserbaad, Frilagor, faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegod og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 35 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køllhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Svingkræfter, Svingkran Bolværket i den mellemste Havn = 12 Jærnbanespor lar nordre Kaj</p> <p>Sø: =</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted Køllhalingsplads. (Lær Bret) bedding og Skibe 8 Tons Kr. pladsen ved Jærnbanespor Havne</p> <p>Tar E</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. 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 Bugser-damper. 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 Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 16 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad havs. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand havs paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 3 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gaasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkepenge: 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, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning 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, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svøjebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældnen nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskin, værksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. 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 besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladse: Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe Havnepakhus med Korn elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringsafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrilied. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen 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.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
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 - Varengift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 90 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 15 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Hav-nens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, 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.)

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34.
Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.
Telefon Nr. 124.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trafikkens Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clæselfort.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- 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.

Uddybningsmateriel til Salgs.

København's Havnevæsen udbyder herved til Salgs:

I ældre kraftig Uddybningsmaskine (Spandkædemaskine), særlig egnet til at grave i haard Bund, og som kan grave til 32 Fods Dybde.

I ældre Uddybningsmaskine (Spandkædemaskine), der kan grave til 24 Fods Dybde og til 22 Fod umiddelbart ind til Bolværk.

I Bugserbaad.

24 faste Træpramme, der laster fra 10 til 20 Læster.

6 Selvløserpramme af Træ med Bundklapper, der laster gennemsnitlig 21 Læster.

Skriftlige Tilbud bedes stillede til Havneforvaltningen i København, Nordre Toldbod, København K.

Det ovennævnte Uddybningsmateriel er til Eftersyn ved Henvendelse paa Havnebygmesterens Kontor, Nordre Toldbod, København K.

København's Havneforvaltning,
den 12. September 1907.

Skibsanker til Salg.

Et brugt Skibsanker paa 300 & 400 Pund, der henligger til Eftersyn ved Telegrafvæsenets Sømærker i Vedbæk, kan købes ved Henvendelse med Pristilbud til Telegrafvæsenets l. Ingeniørdistrikt, Østergade 1, 3. Sal, København.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

De private Assurandører l/m i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse Telephon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

Odense Skibsværft,

der skyder sig ind mellem Odense Havns to Grene, med direkte Adgang saavel til den ældre Havn som til det ny Havnebassin, kan paa Grund af Dødsfald erholdes til Købs paa særdeles fordelagtige Betingelser. Arealet udgør c. 10,000 □ Alen, og der forefindes saavel Smedie- som Snekerværksted, Kontor- og Maskinbygninger, flere Beddinge, hvoraf en overbygget, endvidere forskellige andre til Bedriften hørende Bygninger og Lager. Værftet er indrettet efter alle Nutidens Fordringer, forsynet med ny Dampmaskine til Drivkraft for forskellige Baand- og Rundsawe samt Afretter og Høvlmaskiner, Boremaskiner m. v.

Der er indlagt elektrisk Lys overalt paa Værftet, hvorhos bemærkes at Odense Kanal og Havn i en nær Fremtid ventes uddybt til 22 Fod.

Henvendelse sker til

Cand. jur. Christian Møller, Borgmesterfuldmægtig,
Odense.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening l/m. i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse Telephon-Nr.
Holmens Kanal 22³. COPENHAGEN 42

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkestilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmands-eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejl- som Dampskibe. Billet, nrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Skibsfører SigurdSENS

Patent Fuldfarts- Loddeapparat



er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og

SigurdSEN, Nordby, Fanø.

Sømandshøjskolen

I Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch
Forstander.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuuk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i København hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøghed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærg-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladoplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
 anbefaler sig med alt til Faget ombeholdende Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for
Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 38162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Bløge- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigaretter, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasse Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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 assuredes ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
St. Petersburg
Tlf.: „Hansen“
Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufverli förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager (sp. Søesager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse ingå af tal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Sandballast
leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsendte Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sejus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sejus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



• • THE • •

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

H. Steensen's

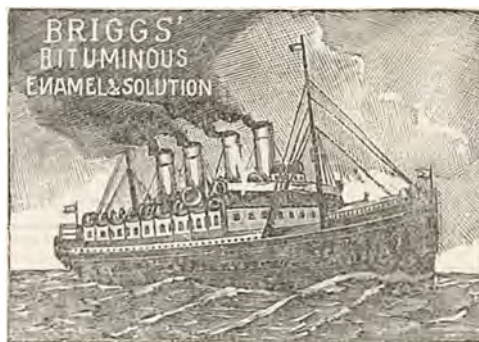
Margarine

„3 STJERNE“ & „EXTRA TAFFEL“

Anvendes af Landets største Rederier

og leveres i hermetisk Pakning til

Skibsbrug



Emallien
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tæring, f. Eks. Nærbøden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Prøv engang ufortødt 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt aln. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herrerækvipering.

Alt garanteret snuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39. Kjøbenhavn, Torsdag den 26. September 1907. 14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvam. Losschul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wireroppe
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr. Adr.: Burmeister, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1714. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresser: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.
Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

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.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
G. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT**
AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817-6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-befalinger besørges.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

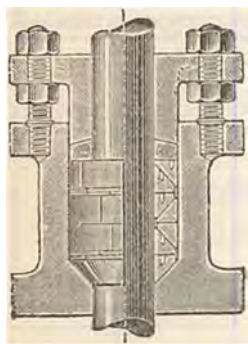
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

„Vanhaarst“.

Landbrugslofteriet

trækkes den 16. og 17. Oktober.

1/2 Lod 1 Krone, 1/2 Lod 50 Øre + Stempel 10 Øre.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Støppebæsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.

Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Randers Rebslaeri, Randers

aubefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træves Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 8-7.

Marstal Staalskibsbyggeri

&

Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Vard“, Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jærnkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 9442.

Flyde-Dokken

„General Cipriano-Castro“ og National Skibsværftet „Restaurador“
Puerto Cabello, Venezuela. Telegramadresse: „Astillero“.

Skibsbyggeri, Reparation og Kølhaling af Skibe.

Maskin- og Kedel-Konstruktion og Reparation.

Særlige Apparater til at tage Maskiner ud og sætte om Bord igen.

1. Kl. mekanisk Værksted

Køber- og Jærnsmedie (System Rockwell)

Lager, forsynet med alle Slags Skibsmaterialer.

Flyde-Dokkens Omfang:

Længde..... 300 eng. Fot Dybde..... 19 eng. Fot

Bredde..... 80 — Tonsl. Brutto 4,500 Tons

Største Bæreevne 2,000 Tons

— Afdeling til mindre Skibe. —

Tarif: Indtagningsafgift.. Bolivar 1,50 pr. Ton

Lejeafgift..... — 0,50 — pr. Dag

Hurtigt, solidt og økonomisk Arbejde.

General-Direktør: R. Delgado-Chalraud.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de

beste Provinssbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

124.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgster Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis

Overgaaer langt almindelig Fløde i Drejhed og Velmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenter i de bedste Provinssbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22^a.

Copenasura

42

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12-2, 6-1 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Berg & Larsen

forhen Martin Nissens

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telf. 120.

Palle Sørensen Efft. Selvforret 4. Uhre . . . Kikkertør

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 26. Septbr. 1907.

Den i sidste Nummer af „Dansk Søfartstidende“ gængivne Sø- og Handelsretsdom vedrørende Lodsning under Bugsering mellem Grønsund Lodseri og Det forenede Dampskibsselskab forekommer os i mere end én Retning at have Krav paa Interesse, og adskillige Sejlskibsfolk vil sikkert vide D. F. D. S. Tak for dets Initiativ i denne Sag.

Vi skal ikke her komme ind paa nogen Gennemgang af hele den Forhistorie, der hører til det i denne Sag indeholdte Spørgsmaal; den har Gang paa Gang været fremdraget her i Bladet og vil være fuldt ud bekendt for alle de Interesserede. Hos Sejlskibsfarten, hvem Sagen nærmest angaar, har udelukkende den Opfattelse været at finde, at Loven af 30. Marts 1906 betegnede en Illoyalitet overfor Skibsfarten; paa væsentlige Punkter havde man forladt de Resultater, som de interesserede Parter i en Kommission var blevet enige om, og i hvor høj Grad dette virkelig var Tilfældet ses maaske allerbedst deraf, at det af Skibsfarten valgte Medlem af hin Kommission heri Bladet af 23. August f. A. har karakteriseret Loven som „Lodstvang under Bugsering“. Det er først og fremmest Lods væsnets Overledelse, hvem denne Bebrejdelse rammer, og netop Domstolens Afgørelse viser, hvor berettiget Bebrejdelsen var. Thi hvorledes kan vel Lods væsnet — der i sin Tid var enig med Skibsfarten om, at det som det gjaldt om i hvert Fald indskrænkede sig til at hindre „den ukendte Fører“ i at benytte Bugserhjælp i Lodsfarvande uden samtidig at betale Lods penge — nu med alle Midler søge at fortolke en Lovbestemmelse, hvis mildest talt uheldige Affattelse det formodentlig selv bærer sin rigelige Del af Ansvar for, udelukkende fra et helt andet Synspunkt, der nærmer sig stærkt til den ovenfor anførte Betegnelse.

Har Lods væsnets Hensigter overfor Skibsfarten saaledes været mindre „reelle“, saa er det dog en Tilfredsstillelse at se, at dets „Efterstræbelser“ paa dette Punkt til Gengæld er slaaet fejl, thi ved en nærmere Gennemgang af Lovens Tekst maa man afgjort samstemme med Sø- og Handelsretten i at Paastanden om, at den tre Gange benyttede Lodshjælp i et Farvand skulde være noget udtømmende Kriterium for en Førers Kendskab til Farvandet, betegner en ren Vildfarelse. Det kan være et Hjælpemiddel ved Afgørelsen i en Række Tilfælde, men heller ikke mere. Ja, saa svage har Lods væsnets Argumenter været, at det væsentligst har søgt Støtte for Rigtigheden af sin Opfattelse i Spørgsmaalets Forhistorie, der maaske strengt taget er en Domstol uvedkommende — vel nok det Sted hvor den paakrævede Støtte mindst af alt var at finde.

Sø- og Handelsrettens Dom af 11. September har saaledes skilt os af med den mest udprægede Form for „Lodstvang“, men herfra at slutte at alle Vanskeligheder skulde være overstaet, vilde dog være overilet. Loven af 30. Marts 1906 vil endnu i mangfoldige Tilfælde kunne give Anledning til Tvistigheder angaaende Førers Farvandskendskab — navnlig maaske om saadant Kendskabs Forældelse — og man kan kun haabe, at det maa lykkes Domstolene, der unægtelig ved Lovens uheldige Affattelse har faaet en vid Ramme for deres Afgørelser, at faa fastslaaet en Kutyme, som Skibsfarten kan være tjent med.

Ogsaa i en helt anden Henseende har Dommen sin utvivlsomme Interesse, thi idet den fastlaar, at Kendskab til Farvandet først og fremmest er det afgørende, siger den jo tillige, at i Virkeligheden har den Afkrævning af Lods penge, der maatte have fundet Sted ved Bugsering i Lodsfarvand, hos farvandskendte Førere, der maaske blot ikke har benyttet Lodshjælp tre Gange i Løbet af tre paa hinanden følgende Aar, været ganske ulovlig. At saadanne Tilfælde ikke skulde være forefaldet siden Lovens Ikrafttræden d. 1. April 1906, synes ganske simpelt utænkeligt, men nogen Statistik i saa Henseende ejer vi desværre ikke.

Den der i Øjeblikket snarest vilde kunne give Oplysninger i denne Retning, er utvivlsomt — Lods væsnet.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i Oktober Maaned fungerer:

Skibsfører <i>Jacob Holm</i> ,	Telefon 28,133,
— <i>Th. Thomsen</i> ,	— 10,140,
Skibsbygger <i>Chr. Lind</i> ,	— 4,055,
Maskinmester <i>Blesberg</i> ,	— Valby 36.

The Baltic and White Sea Conference afholder sit ordinære Aarsmøde i Hamburg (Uhlenhorster Fährhaus) sidst i Oktober Maaned.

Bestyrelsen samles til Møde Mandag d. 21. Oktober og efterfølgende to Dage, medens det almindelige Konferencemøde begynder Torsdag d. 24. Oktober og vil strække sig over Resten af Ugen.

Det forventes, at der vil blive meget betydelig Tilslutning til Mødet, ved hvilket bl. a. det foreløbige Forslag til en Strejkeklausul vil komme til Behandling.

Udenrigsministeriet meddeler:

Besejlingen af Kristiania Fjord. Havnedirektøren i Kristiania har d. 14. ds. offentliggjort en af Departementet for offentlige Arbejder udfærdiget Bestemmelse, i Følge hvilken Dampskibe, der maaler 800 Register-Tons Netto eller derover, skal gaa med sagte Fart paa den Strækning af Kristiania Fjorden udenfor Drøbaks Havnedistrikt, som ligger mellem Skipheltangen og Nordpynten af Nordre Kaholmen.

Overtrædelse af denne Bestemmelse straffes med Bøder.

Den transatlantiske Dampskibsfart. London, d. 24. September. (Ritz. Bur.). Cunard-Liniens Direktion meddeler, at Priserne for Rejsen til Amerika fra 1. November nedsættes til 14 £ 10 sh. med „Lusitania“ og til 10 £ for flere af Selskabets øvrige Dampere. Disse Priser træder straks i Kraft for Rejser til Evropa fra Amerika.

— Ottawa, d. 24. Septbr. (Ritz. Bur.). Canadian Pacific Linien og Allan Linien har sluttet sig sammen i Kampen om Nedsættelsen af Passagerfragten. Dominion-Linien vil ogsaa nedsætte Priserne.

Fra en Hr. N. Christensen har vi fornylig modtaget en Skrivelse, der bærer Poststempel South Shields. Den ærede Indsender heraf bedes opgive sin Adresse til Redaktionen.

Paa given Foranledning benytter vi Lejligheden til at gentage, at der som Regel intet Hensyn vil blive

taget til Indlæg, der ikke, til Oplysning for Redaktionen, er forsynet med Afsenderens Navn og Adresse. Indlæg, der ikke benyttes, vil kun blive tilstillet Afsenderen, naar Ønske derom udtales i den med Indlægget følgende Skrivelse.

Ved Sø- og Handelsrettens d. 24. September d. A. afsagte Dom tilkendtes der Svitzers Bjergningsentreprise 40,000 Kr. for Bjergning af Dampskibet „Grangesberg“, som paa Rejsen fra Oxelø Sund til Rotterdam med en Ladning af c. 9,800 Tons Jernerts d. 2. Juni d. A. grundstødte ved Sydenden af Amager.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsban- ken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Strejkeklausuler i Certepartier.

Paa The Baltic and White Sea Conference's Møde i Kjøbenhavn i April Maaned d. A. blev som bekendt forelagt et Forslag til en Strejkeklausul. Forslaget undergik ved Behandlingen en Række Ændringer*), men man vedtog, at Diskussionen om Klausulen skulde fortsættes paa Oktobermødet, og at man i Mellemtiden skulde forelægge denne for en juridisk Autoritet til nærmere Behandling.

Som Resultat af denne Beslutning foreligger der for Oktobermødet ikke mindre end tre forskellige Forslag til en Strejkeklausul, af hvilke vi nedenfor, efter Konferencens Septembircirkulære, gengiver følgende:

Proposed strike clause. Form I.

(a) If a strike prevail at time of steamer's arrival at any loading port or commence thereafter and before completion of loading and be not settled within **hours after arrival (at or off the port, whether in berth or not) or after such commencement, as the case may be, this charter shall become null and void (save as regards cargo already shipped) unless charterers before the expiration of the said hours agree in writing to pay **per running hour demurrage day by day for every hour of detention of steamer by reason of such strike beyond her loading time allowed by charter including any such detention between arrival at or off the port and reaching place of readiness to load, and in addition to any demurrage due under this charter for detention from other causes.

Provided that any cargo already shipped the owner shall have the option of discharging at his own expence but at shipper's risk into craft or otherwise (he being hereby empowered to engage craft, warehouse, etc. for

*) Det oprindelige Forslag med de paa Mødet i April foreslaaede Ændringer findes gengivet i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 18 af 18. April d. A.

***) Antallet af Timer foreslaas fastsat af Konferencen og derefter tilføjet Klausulens Ordlyd, dog saaledes at det skal staa Parterne frit for at ændre Tallene i Tilfælde, hvor dette maatte anses for ønskeligt.

at f. o. b. invoice price or of carrying forward in the steamer or transshipping at like risk and expence and delivering at port of destination at the freight and upon the conditions of this charter (freight to be pro rata if lump-sum charter) owner having liberty to complete from and to other ports.

(b) If a strike prevail at time of steamer's arrival at any discharging port, or commence thereafter and before completion of discharge, and be not settled within ** hours after arrival (at or off the port and whether in berth or not) or after such commencement, as the case may be, then the receiver shall pay demurrage on (a) basis unless before the expiration of such hours he declares in writing that he requires the cargo or the remainder thereof discharged, at owner's expense but at receiver's risk, at another named port such purpose on charterers' account) or of taking over free from strikes in the same country and not beyond miles sailing distance which steamer can reach safely and always afloat, whereupon steamer shall proceed and discharge there under the terms and conditions of this charter. On default or refusal of such declaration or payment steamer to have option either to proceed to the nearest such port and so discharge as above or to wait on said demurrage terms.

(c) Throughout this clause, the word „strike“ includes any strike, lockout, dispute between masters and workmen, riot, civil commotion or disturbance, military restraint, or the like which prevents or delays or may prevent or delay the loading or discharging of the steamer according to charter.

Nr. II adskiller sig fra det ovenfor gengivne Forslag derved, at Spørgsmaalet om Overliggedagspenge er behandlet i en særlig Underklausul i Forbindelse med Definitionen paa Ordet „Strejke“.

Nr. III indeholder to Forslag vedrørende Tilfælde af Strejke i Lastehavnen paa det Tidspunkt, da Dampere er klar til Afgang dertil, og Strejke i Lossehavnen, medens Dampere er i Færd med at laste.

Proposed strike clause. Form III.

(a) If a strike prevail at any loading port when the steamer is ready to proceed from her last discharging port, charterers shall have the option of cancelling this charter and should they not do so before the steamer proceeds they shall pay demurrage as below and (b) shall not apply if strike prevails on arrival.

(b) If a strike prevail at time of steamer's arrival at any loading port or commence thereafter and before completion of loading and be not settled within **hours after arrival (at or off the port, whether in berth or not) or after such commencement, as the case may be, this charter shall become null and void (save as regards cargo already shipped) unless charterers before the expiration of these hours agree in writing to pay demurrage as below.

Provided that any cargo already shipped owner shall have option of discharging at his own expence but at shippers' risk into craft or otherwise (he being hereby empowered to engage craft, warehouse, etc. for such purpose on shippers' account) or of taking over at f. o. b. invoice price or of carrying forward in the steamer or transshipping at like risk and expence and delivering at port of destination at the freight and upon the conditions of this Charter (freight to be pro rata under lump-sum charter) owner having liberty to complete from and to other ports.

(c) If a strike prevail at any discharging port when steamer is ready to commence loading, owner to have

option of cancelling this charter instead of relying on the terms and provisions contained in paragraph (d).

(d) If a strike prevail at time of steamer's arrival at any discharging port, or commence thereafter and before completion of discharge and be not settled within **hours after arrival (at or off the port and whether in berth or not) or such commencement, as the case may be, then the receiver shall pay demurrage as below unless before the expiration of such hours he declares in writing that he requires the undelivered cargo discharged, at owner's expense but at receiver's risk, at some other named port, free from strikes, in the same country and not beyond miles sailing distance which steamer can reach safely and always afloat, whereupon steamer shall proceed and discharge there under the terms and conditions of this charter. On default or refusal of such declaration or payment steamer to have option either to proceed to the nearest such port and so discharge as above or to wait on said demurrage terms.

(e) Throughout the above, the word „strike“ includes any strike, lockout, dispute between masters and workmen, riot, civil commotion or disturbance, military restraint, or the like which prevents or delays or may prevent or delay the loading or discharging of the steamer according to charter, and the demurrage mentioned shall be payable day by day at the rate of per running hour for all detention of the steamer by reason of the strike beyond her loading time allowed by charter, including any such detention between arrival at or off the port and reaching place of readiness to load or discharge, and shall be in addition to any demurrage due under this charter for detention from other causes.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 24/1907, afsagt d. 19. Septbr. 1907. Handelsfirmaet Chas H. Christensen mod Rederiet for Dampskibet „Commercial“ ved dets Befuldmægtigede Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe.

I Følge et d. 29. Januar d. A. gennem de herværende Skibsmæglerne Petersen, Møller & Hoppe mellem Hr. E. Johnssen af Høganäs som Reder for Dampskibet „Commercial“, Kaptajn P. Nilsson, og Sagsøgerne Handelsfirmaet Chas H. Christensen afsluttet Certeparti skulde det nævnte Dampskib, hvis Bæreevne angaves til 600 Tons Dødvægt eller deromkring, saa hurtigt som muligt afgaa til indtil 3 eller 4 Ladningskajer ved Tees, og fra Befragternes Pladsagenter indtage en fuld og komplet Ladning af Kul og/eller Blokjern og/eller Staalmaterialier og/eller gode, almindelige Handelsvarer i et Kvantum, der ikke oversteg, hvad Skibet med Sikkerhed kunde laste og bære, og dermed afsjæle til Gøteborg og Kjøbenhavn. Fragten var fastsat til 7 sh. 6 d. pr. Ton, og det var bestemt, at Damperen, naar den var klar til at indtage Ladning, skulde lastes saa hurtigt, den kunde modtage. Losningen, som det stod Ladningsmodtagerne frit for at foretage ved deres egne Folk, saaledes at Kaptajnen afholdt de sædvanlige Udgifter, skulde ligeledes foregaa saa hurtigt som muligt, efter at Damperen var meldt klar til at losse. For Overliggedage, hvis Antal var fastsat til 10, skulde der betales 8 sh. pr. løbende Time. Som Afskibere af Ladningen opgaves Sagsøgernes Agenter, d'Hrr. English & Co. i Middlesbro, ved hvem Skibet derhos skulde udklareres paa Toldsted i Ladningshavnen.

Den 1. Februar ankom „Commercial“ til Middlesbro, og Kaptajn Nilsson modtog samme Dag en Skrivelse fra English & Co. indeholdende Meddelelse om de Lastepladser, hvor Ladningen, der opgaves at bestaa af Rujern, Staalmaterialier m. m., skulde indtages. Det bemærkedes i denne Skrivelse, at det var af Vigtighed, at Rujernet stuvedes plant, fordi Kjøbenhavn- og Gøteborg Godset vilde blive lange, tunge Varer, maaske op til 35 Fod eller saa i Længde. Indladningen begyndte samme Dag om Eftermiddagen, idet der indtoges Rujern i Storrømmet, og der fortsattes dermed ved forskellige Lastepladser d. 2., 3. og 4. s. M. Efter at Skibet derpaa den sidstnævnte Dag var forlæst ved Tees Wharff Middlesbro, begyndtes der d. 5. Februar med Indladning af Jern- eller Staalbjælker, men Arbejdet standsede Kl. 11 Fm., fordi Kaptajnen, idet Godset, som nu skulde indlades, bestod af Staalmaterialier af indtil 40 Fods Længde, oplyste, at dette Gods paa Grund af dets store Længde ikke — i alt Fald ikke altsammen — kunde stuves i de endnu ledige Rum i Skibet. English & Co. telegraferede i Anledning heraf samme Dag til Sagsøgerne, at „Commercials“ Agterrum var for kort, og at de derfor i Stedet vilde indlade Rujern til Kjøbenhavn og annullere Certepartiet med Hensyn til den for Gøteborg bestemte Del af Ladningen, og da Sagsøgerne ligeledes ved Telegram, protesterede herimod, gentog English & Co. i Telegram af 6. Februar deres nævnte Forslag idet de henviste til, at Skibet ellers vilde blive usødygtigt. Sagsøgerne fastholdt imidlertid deres Standpunkt, og d. 7. Februar telegraferede English & Co., at „Commercials“ Kaptajn forsøgte at stuve saa meget som muligt af Ladningen til Gøteborg. Overensstemmende hermed blev Indladningen — der imidlertid havde været standset, i hvilken Anledning Kaptajn Nilsson lod optage Protest — genoptaget d. 7. Febr. og derefter fortsat uden videre Ophold indtil d. 9. Febr. om Aftenen, da den sluttedes, idet en Del af de lange Staalmaterialier blev anbragt i den endnu ledige Del af Storrømmet og en Del paa Dækket. Det er imidlertid givet, paa den ene Side at Skibet paa denne Maade ikke fik fuld Ladning, og paa den anden Side at der maatte eftersendes en Del til Gøteborg samt de til Kjøbenhavn bestemte lange Staalmaterialier, fordi Skibet ikke kunde indtage dem. Den 9. Februar om Aftenen afsejlede „Commercial“ til Gøteborg, uden at Kaptajnen forinden havde underskrevet Konnossement, idet English & Co. — som det maa antages i Henhold til Aftale med Kaptajnen — efter Afrejsen underskrev saadanne paa hans Vegne og eftersendte dem. Da Skibet derefter d. 13. Februar ankom til Gøteborg, kunde Losningen ikke straks paabegyndes, fordi den daværende Ladningsmodtager endnu ikke havde modtaget Konnossement. Dette medførte en Forsinkelse af $\frac{1}{2}$ Dag, og Kaptajn Nilsson gjorde nu Fordring paa Godtgørelse for $2\frac{1}{2}$ Overliggedage med ialt Kr. 439.20, hvilket Beløb Ladningsmodtageren for at undgaa videre Forsinkelse betalte uden Forbehold. Efter i Gøteborg at have udlosset det dertil bestemte Gods, som udgjorde Tons 95—6—4—0, afsejlede „Commercial“ d. 16. Februar til Kjøbenhavn, hvor Losningen begyndte d. 18. Februar Kl. 10,45 Fm. og afsluttedes d. 21. s. M. Kl. 6,45 Em. Sagsøgerne udførte som Ladningsmodtagere hele Losningen med deres egne Folk. Da Kaptajn Nilsson fandt Losningen forsinket, tilskrev han d. 20. Februar Sagsøgerne, at Damperen i hvert Fald ikke kunde holdes ud over $2\frac{1}{2}$ Dag for det Parti, der skulde losses i Kjøbenhavn, og at han derfor regnede sin Lossetid for udløben med d. 20. Febr. og forlangte Overliggedagspenge fra d. 21 om Morgenen.

Sagsøgerne har nægtet at betale Fragt af det i Kjøbenhavn udlosede Parti, idet de formener at have større Modkrav, og da „Commercials“ Rederi kun til Dels har anerkendt dette og derhos har gjort Krav paa Overliggedagspenge i Anledning af Opholdet i Kjøbenhavn og paa Dødfragt, har Sagsøgerne i Henhold til en foreløbig Opgørelse af de Krav, som Rederiet har aner-

kendt, hos Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe deponeret 1,450 Kr. til Sikkerhed for Rederiets Retskrav, idet nævnte Mæglerfirma derhos har samtykket i at modtage Stævning paa Rederiets Vegne. Sagsøgerne har derefter her under Sagen paastaet Rederiet ved dets nævnte Befuldmægtigede tilpligtet at tilbagebetale det deponerede Beløb med Renter, medens de Indstævnte paastaar sig frifunden. Begge Parter paastaar sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Efter den mundtlige Procedure i Forbindelse med det foreliggende Skriftgrundlag er Parterne enige om, at det i Kjøbenhavn udloste Parti andrager Tons 442—5—0—21, og at Fragten heraf beregnes til Kr. 3,033.34. Det er fremdeles uomtvistet, at der heri skal fradrages dels Udgifter, som English & Co. har afholdt paa Skibets Vegne, og som de Indstævnte har anerkendt med Kr. 1,636.05, medens Sagsøgerne har opgivet dem til Kr. 1,684.19, altsaa Kr. 48.14 mere, dels Sagsøgernes Krav paa Refusion af Losningsudgifter, hvilket de har beregnet til 90 Øre pr. Ton eller Kr. 398.13, medens de Indstævnte gør gældende, at der kun bør beregnes 75 Øre pr. Ton eller Kr. 33.73. Sagsøgerne fordrer endvidere, foruden nogle mindre Beløb af tilsammen Kr. 48.52, at de Indstævnte skal tilbagebetale de i Gøteborg udbetalte Overliggedagspenge til Beløb Kr. 439.20 og erstatte dem deres Udgifter for Eftersendelse af Gods til Gøteborg med Kr. 120.72 og til Kjøbenhavn med Kr. 576.89, hvorimod de Indstævnte bestrider, at Sagsøgerne har Krav herpaa, og hævder, at Sagsøgerne tvertimod er pligtige at betale Dødfragt opgjort til Kr. 420, fordi „Commercial“ ikke fik fuld Ladning som betinget i Certepartiet. Endelig gør de Indstævnte Fordring paa Overliggedagspenge for 12 Timer med Kr. 87.89 paa Grund af Forsinkelse med Udlosningen i Kjøbenhavn.

Sagsøgerne gør til Støtte for deres Krav paa Tilbagebetaling af Overliggedagspenge og paa Erstatning af deres Udgifter til Eftersendelse af Gods gældende, at Skibet ved Certepartiet var garanteret at kunne indtage en fuld Ladning uden anden Begrænsning, end at i Følge en Slutningsbestemmelse i Certepartiet intet enkelt Stykke maatte veje over 1 Ton, og at Skibets Fører har været pligtig til at sørge for at holde Plads til de Staalmaterialier af op til 40 Fods Længde, som skulde indlades, hvorom Befragterens Agenter allerede ved Certepartiets Oprettelse vidste Besked. De formener derfor, at de Indstævnte skal erstatte dem de ved Skibets Undladelse af at modtage den fulde tilbudte Ladning bevirkede Udgifter, og at Afbrydelsen af Indlastningsarbejdet, der skyldtes Kaptajnens Vægning ved at modtage de lange Materialier, maa tilregnes ham, hvad der ligeledes gælder om Forsinkelsen i Gøteborg, der hidrørte fra, at Konnossementet ikke straks var til Stede.

I Certepartiet, der er udfærdiget ved Udfyldelse af en trykt Blanket, findes efter Bestemmelserne om Fragten indskudt en haandskreven Sætning, der lyder saaledes: „Steamer is guaranteed to load full dead weight cargo“. Denne Sætning er i den af Sagsøgerne fremlagte, af en autoriseret Translatør besørgede Oversættelse af Certepartiet gengivet saaledes: „Dampere er garanteret i Stand til at indtage en fuld Dødvægt Ladning“, og Rigtigheden af denne Oversættelse er bekræftet ved en fremlagt Erklæring fra en anden Translatør. De Indstævnte hævder derimod, at Sætningen bør oversættes saaledes: „Det garanteres Dampere, at den kommer til at indtage fuld Dødvægt Ladning“, idet Hensigten har været at sikre Skibet mod Fragttab for det Tilfælde, at der blev indladet lette Varer i det, og de har til Støtte for denne Oversættelse paaberaabt sig en af en tredje Translatør afgiven Erklæring, som giver dem Medhold, samt en Erklæring fra den Skibsmægler, der affattede Certepartiet, og som i Erklæringen udtaler, at han med Sætningen tilsigtede at skaffe Skibet den af de Indstævnte angivne Garanti.

Idet Retten efter det saaledes foreliggende ikke finder at kunne give nogen af de to Oversættelser For-

trinnet, maa der ved Certepartiets Fortolkning bortses fra den nævnte af begge Parter paaberaabte Sætning. Det skønnes nu ikke at kunne udledes af Certepartiet, at Befragteren har forpligtet sig til at modtage Staalvarer af hvilke som helst Dimensioner, og idet Sagsøgernes Anbringende om, at Mægleren ved Certepartiets Affattelse vidste, at der skulde indlades Staalmaterialier af indtil 40 Fods Længde, ikke er bevist mod de Indstævntes Benægtelse, der er støttet ved en Udtalelse fra Mægleren i hans foran nævnte Erklæring, findes Kaptajnens Vægning ved at modtage den resterende Del af Ladningen i saadanne Længder at have været berettiget. Det er nemlig oplyst, at saadanne Længder kun kan anbringes i Storrummet — derimod ikke i Agter- og Forrum — og at Pladsen i Storrummet for den største Del var optaget af det tidligere indladede Rujern, hvorhos der maa gives de Indstævnte Medhold i, at Kaptajnen ikke, fordi han af Meddelelsen fra English & Co. vidste, at der vilde fremkomme lange Staalmaterialier, der for en Del var bestemt til Gøteborg og derfor maatte indlades sidst, har skullet lade saaledes, at han først fyldte Agterrum og Forrum og holdt Storrummet ledigt, idet en saadan Indladningsmaade, under Hensyn til Vægten af det indladede, maatte anses farlig for Skibet. De Indstævnte kan som Følge heraf ikke anses pligtige at erstatte Sagsøgerne disse Udgifter ved Eftersendelse af Gods, og det vil ej heller kunne paalægges de Indstævnte at tilbagebetale den i Gøteborg modtagne Liggedagsgodtgørelse, da i al Fald det ved Indladningen i England stedfundne Ophold maa tilskrives Sagsøgernes uberettigede Forlangende om, at Skibet skulde modtage alle de lange Staalmaterialier, og da det derhos maa blive afgørende til Fordel for de Indstævnte, at Ladningsmodtageren i Gøteborg udbetalte den paagældende Sum uden Forbehold. Derimod findes de Indstævntes Krav paa at erholde Godtgørelse for Dødvægt under de foreliggende Omstændigheder hjemlet ved Certepartiet, idet dets Bestemmelse om, at Skibet skulde modtage en fuld og komplet Ladning under Hensyn til, at Fragten skulde betales efter Vægt, og idet der som nævnt maa gaas ud fra, at Sagsøgerne ikke underrettede Rederiet eller Mægleren om, at der var Spørgsmaal om Transport af ekstraordinært lange Staalmaterialier, maatte medføre en Forpligtelse for Befragterne til at skaffe Skibet en Ladning af passende Dimensioner af en saa stor Vægt, som Skibet kunde bære, nemlig efter hvad der maa anses uomtvistet, 600 Tons, saaledes at Bortfragteren blev berettiget til at kræve Fragt af, hvad der kom til at mangle. De Indstævntes Beregning af Dødfrafter til 420 Kr. maa derhos efter det oplyste om Vægten af den indtagne Ladning henholdsvis til Gøteborg og til Kjøbenhavn anses passende. Endelig findes de Indstævnte berettigede til den for Opholdet i Kjøbenhavn forlangte Liggedagsgodtgørelse, da der maa gives dem Medhold i, at Udlosningen burde have været tilendebragt d. 20. Februar.

Hvad dernæst angaar de øvrige Punkter, hvorom der er Tvist, bemærkes, at Sagsøgerne ikke har godtgjort, at English & Co. har haft større Udlæg end de af de Indstævnte anerkendte Kr. 1,636.05, og at det efter det foreliggende maa antages, at 75 Øre pr. Ton er en passende Godtgørelse for Sagsøgernes Udgifter ved Losningen. De Indstævnte kan derhos ikke anses pligtige til at godtgøre Sagsøgerne de af dem fordrøede Kr. 48.52, hvoraf Kr. 6.87 kræves for Protestomkostninger og Kr. 32.50 for Telegramudgifter i Anledning af Opholdet i England, medens Kr. 9.15 skal repræsentere Værdien af nogle af Sagsøgerne anskaffede Maatter, der anvendtes ved Indladningen, men ikke blev tilbageleveret, i hvilken sidste Henseende bemærkes, at Maatterne maa forudsættes at være bleven værdiløse ved den anførte Brug, samt at det i al Fald nærmest maa tilskrives Sagsøgerne selv, at de, som udførte Losningen ved deres egne Folk, ikke fik Maatterne tilbage.

Efter det anførte skal der til Fragtbeløbet, Kr. 3,033.34,

lægges Kr. 420 for Dødfragt og Kr. 87.89 for Liggedagspenge, medens der kun skal fradrages Kr. 1,636.05 for de af English & Co. gjorte Udlæg og Kr. 331.93 for Sagsøgernes Udgifter ved Losningen. Da de Indstævntes Tilgodehavende saaledes overstiger den deponerede Sum af Kr. 1,450 vil de være at frifinde for Sagsøgernes Tiltale.

Sagens Omkostninger findes Sagsøgerne at burde tilsvare de Indstævnte med Kr. 150.

Dom i S. S. Nr. ^{90/1907}, afsagt d. 18. Septbr. 1907. Under denne Sag tiltaltes M. L. Schubert, der er født d. 18. August 1882 i Draaby og ikke vides forhen straffet, i Henhold til Sølovens § 308. Det er i saa Henseende ved Tiltaltes egen Tilstaaelse i Forbindelse med det iøvrigt oplyste godtgjort, at han, der i det sidste Aarstid har været forhyret som Hovmester paa S/S. „Garonne“, i Slutningen af Juli eller Begyndelsen af August d. A. under Skibets Ophold i Brandøhamn i Finland har solgt til Folk fra Land, der i Baad kom ud til Skibet, c. 55 Flasker Cognac og c. 35 Liter Brændevin, som Tiltalte for egen Regning havde indkøbt i Kjøbenhavn inden Skibets Afgang derfra midt i Juli d. A. Tiltaltes Spiritusbeholdning opbevarede sammen med Skibets egen i et med Toldvæsnets Segl forsynet Rum om Bord, hvortil Tiltalte imidlertid havde skaffet sig Adgang ved at løsne et Bræt, hvorefter han hemmelig rakte Spiritusen ud til Køberne i Baaden. Tiltalte, der har nægtet at have gjort sig skyldig i lignende Forseelser tidligere, har forklaret, at han har faaet 2 $\frac{1}{2}$ finske Mark pr. Flaske Cognac og 1 finsk Mark pr. Liter Brændevin, medens hans Indkøbspris har været henholdsvis 55 og 22 Øre. Han har for det begaaede Smugleri hos det finske Toldvæsen maattet deponere et Beløb af 300 finske Mark.

For sit saaledes udviste Forhold vil Tiltalte efter den af Rederiet derom fremsatte Begæring være at anse efter Sølovens § 308 med en Statskassen tilfaldende Bøde, der efter Omstændighederne findes at burde bestemmes til 100 Kr., hvorhos han vil have at betale Sagens Omkostninger til det Offentlige.

Tysk Søreretssag.

Ved Søretten i Brake behandlede d. 19. ds. en Sammenstødssag mellem den danske Damper „Niels R. Finsen“ af Kjøbenhavn og den tyske Damper „Martha“ af Flensborg paa Weseren ved Rechtenfleth:

„Niels R. Finsen“ maaler 1,138 Netto Reg.-Tons og „Martha“ 802 Reg.-Tons. Begge Skibe var bestemt til Brake og var trælastede. Den 15. ds. om Natten havde Damperne taget Lods om Bord i Bremerhaven og satte derefter Kursen op ad Weseren. Den danske Damper gik med langsom Fart foran, og den tyske, der gik med en Fart af c. 8 Knob, fulgte efter og havde omtrent ved Rechtenfleth indhentet den førstnævnte. „Martha“ vilde passere „Niels R. Finsen“, men et lille Dampfartøj, hvis Navn ikke er kendt, kom i Vejen og foranledigede derved en Kollision mellem de to Dampere, ved hvilken begge led Skade.

Rigskommissæren ønskede Forhandlingerne udsat for at indhente Oplysning om det ubekendte Skib og afhøre dettes Mandskab, og da Søretten ikke vilde tiltræde dette Forslag, erklærede Rigskommissæren sig ude af Stand til at udtale sig om Sagen.

Søretten afsagde følgende Kendelse:

Den 15. September d. A. Kl. 5 om Morgenen er der ved Rechtenfleth sket et Sammenstød mellem Damperen „Niels R. Finsen“ af Kjøbenhavn og Damperen

„Martha“ af Flensborg, hvorved begge Dampere led en Del Skade. Sammenstødet maa anses som hidført derved, at Damperen „Martha“ vilde passere „Niels R. Finsen“ og en paa dennes Bagbords Side værende medgaaende lille Damper. „Martha“ vilde passere dem paa Bagbords Side, men kom derved for nær ind paa et Sømærke og rettede derfor sin Kurs lidt til Styrbord. Ved denne Manøvre kom „Martha“ saa nær ind paa det lille Dampfartøj, at den for at undgaa Sammenstød maatte bakke, og dette førte igen til, at den skar saa meget ud til Styrbord, saa at den med Styrbords Bov ramte den med mindre Fart gaaende „Niels R. Finsen“ om Bagbord agter. Om det lille Dampfartøj muligvis har forsøgt at krydse hen for Boven af „Martha“ ved at holde til Bagbord er ikke fastslaaet. Søretter lægger Skylden for Sammenstødet paa Lodsens og den vagthavende Officer om Bord paa „Martha“, idet disse maatte indse det farlige i at passere to ved Siden af hinanden værende Dampere i saa smalt et Farvand, tilmed da man maatte regne med den Mulighed, at der ogsaa kunde komme modgaaende Skibe. „Niels R. Finsen“ havde ingen Skyld i Sammenstødet.

Fragtmarkedet.

Det er ikke store Forandringer, der har fundet Sted i den forløbne Uge, hverken i ud- eller hjemgaaende Markeder. Der er fremdeles et godt Begær efter Dampere for Kul fra U. K., og Raterne er fuldtud hævdede, undtagen til La Plata, i hvilken Retning Tendensen er lidt nedadgaaende pr. November og December i Forventning om gode Returfragter pr. Januar og senere. Nu slutes der fra Cardiff ud til c. 16/ pr. prompt, og Hjemfragten er nominelt c. 11/6 pr. November, medens der pr. November/December kan faas 13/ à 13/6 ud og omkring 15/6 hjem fra San Lorenzo Grænsen pr. Januar, og det vil da ses, at den sidste Forretning er den bedste, særlig da der som Regel tages mere Ladning og færre Bunkers for hjemgaaende end for udgaaende. Det er altsaa fordelagtigt, at det er Returfragterne, der er de højeste. Hvor stor Høsten og Eksporten vil blive fra La Plata svæver endnu i det uviste, men at der vil blive Brug for en Række Dampere er udenfor al Tvivl. For Nordamerikas Vedkommende har Forholdene bedret sig noget, idet et større Begær efter Tonnage pr. Oktober og November er indtraadt, og stedvis er der betalt højere Rater, saaledes f. Eks. navnlig for Bomuld, og der sluttet indtil 31/3 fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen, 27/6 fra Wilmington. Til lignende Rater er der yderligere Efterspørgsel, og for Tømmer etc. kan der nu ogsaa betinges mere end for en Uge siden. For Trælaster fra Golfen til La Plata kan faas 120/ à 122/6.

Det østlige Marked er flovere, særlig for Indiens Vedkommende, idet Tonnage fra Middelhavet har været tilbudt til Overmaal. Raten fra Kurrachee til udsøgt Havn er derfor faldet fra 17/ à 17/6 til 16/ pr. Oktober, hvorimod Kalkutta er uforandret paa Basis af 25/ for Jute pr. Oktober til Dundee, Hamburg eller Boulogne. En enkelt Oktober Damper sluttet med Ris fra Birma til 23/ O. C.

Sortehavet viser en lidt bedre Tendens, idet Korntilførslerne har været rigeligere, saaledes at Antallet af de i forskellige Havne liggende og paa Komplettering ventende Dampere har kunnet faa Last og afgaa, hvilket jo altid giver Luft, men Markedet er endnu meget mat i Forhold til Aarstiden. Forholdene kan dog snart bedre sig, og under alle Omstændigheder er Udsigterne pr. Oktober/November betydelig bedre, end de var for en Uge eller to siden. Der har været fragtet uhyre lidt,

men fra Odessa eller Kherson betales 7/6 à 7/9 til ud-søgt Havn, fra Sulina 8/ L. H. A. R., 8/6 Hamburg pr. prompt, medens Azov betalte 9/ „any“ pr. September, 9/9 pr. Oktober, ligeledet kun ganske enkelte Dampere.

Middelhavet har fragtet ret livligt i Ugens Løb til omtrængt uforandrede Rater. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi 7/ Kartagena/Middlesbro (600/600), 7/9 Seriphos/Dunkerque, 10/6 à 11/ Huelva/U. S., 5/4¹/₂ Almeria/Cardiff, 15/ Sevilla/Pernau, alt med „fri despatch“. For Oljekager fra Marseille til tre svenske Havne sluttedes en 1,900 Tons Baad til 16/, og for Fosfat noteres 9/6 Sfax/Stettin. Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 4/1¹/₂ til Cardiff, 5/3 à 5/4¹/₂ Middlesbro, 5/3 Rotterdam, 5/4¹/₂ Glasgow.

Østersømarkedet ligger uforandret fast, og der har igen været sluttet mange gode Træfragter, særlig fra Finland og Sverig, men ogsaa Raterne fra Rusland er fuldtud hævede, uden at dog yderligere Stigninger har fundet Sted. Det er endnu kun stadig smaat med Korn, og med Strejken blandt Kornlosserne i Rotterdam vil Befragtningernes Antal antagelig yderligere formindskes. Raten til London eller Rotterdam er nominelt 1/3 Hvedebasis (496 lbs.) fra St. Petersborg, 1/ Havrebasis fra Libau, men derimod er Kønigsberg oppe paa 1/6 Hvedebasis (500 lbs.). Fra disse Havne findes desuden ogsaa en Del Smaalaster paa 400/600 Tons til Danmark, Sverig og Norge. For Pulpwood fra St. Peterborg kan faas Mark 25 pr. Favn til Rotterdam, Frcs. 35 til Terneuzen, og fra Kronstadt eller Petersborg noteres omkring 26/ à 27/ for D/B. Dellast Boards til London eller god Østkyst Kulhavn. Fra Windau eller Riga noteres derimod 24/ à 25/, og til Rotterdam kan faas 33 Frcs. pr. Favn Shortprops. Blandt Afslutningerne fra Botten nævner vi: Frcs. 32¹/₂ D/B., 1/2 Boards Hernøsand/Boulogne (600 Stdr.), 25/6 D/B. Hudiksvall/London (700), 31/3 D/B., 2/5 Boards og Slatings Torneå/West Hartlepool, 38/9 D/B., 1/3 Boards og Scantlings Sundsvall/Garston (730), 35/ à 40/ Nordfinland/Sharpness (700/800), Hfl. 17 D/B. B. to Pladser Råfås/Dordrecht (650), 25/ D/B. B., Trångsund/London (1,150).

Kulfragterne er faste og rigeligere til Middelhavet og Østersøen, og gennemgaaende tør det nok siges, at de højeste Rater i dette Aar har været betalt i disse Dage. Ekspeditionerne lader i de fleste Tilfælde stadig meget tilbage at ønske, og navnlig er Opholdene lange i Grimsby, Hull og Methil. Blandt de seneste Befragtninger kan vi anføre: 5/9 Hull/Kronstadt (3,900), 6/ Burntisland/Libau (1,700/2,000), 5/6 Tyne/Libau (3,200), 5/3 Methil/Swinemünde (2,500), 5/9 Tyne/Neufahrwasser (2,000), 5/7¹/₂ à 6/ Blyth/Stockholm (1,800), 6/10¹/₂ Methil/Wismar (1,500), 7/6 Tyne/Visby (1,000), 5/9 Grangemouth/Korsør (1,400), 5/10¹/₂ Methil/Aalborg (1,700), 4/ à 4/3 Tyne/Hamburg (1,800/2,300), 4/4¹/₂ Hull/Hamburg (6,000), 8/ Tyne/Barcelona (3,200), 8/ Genua (3,200 med 500 Losning), 10/ Mentona (1,500). Fra Cardiff blev der sluttet til 7/ Kjøbenhavn (1,400/1,500), 6/6 Kronstadt (3,800), 7/ Gibraltar (1,700), Frcs. 9 Marseille (3,000/4,000), 7/6 à 7/9 Genua, 8/6 Venedig, 6/6 Port Said, 7/3 Aleksandria, 8/3 Aden, 7/3 Las Palmas, 16/ à 16/6 River Plate, prompt, 13/ à 13/6 pr. November/December.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge og Vest-sverig til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er der tilstrækkelige Ladninger for den fremkomne Tonnage, dog vil enkelte af de engelske Befragtere ikke akceptere Redernes højere Fordringer fra Nordbotten til engelske Kanalhavne, men da det glider henimod Slutningen af Sejlads paa Norrbotten og da Stuvning af Stav er dyr samt i Almindelighed tager lang Tid, er der ikke Anledning til at gaa lavere i sine Fordringer end f. Eks. 45/ til Charlestown, særlig da det øvrige Marked er fast.

Isfragter fra Østnorge er som sædvanlig henimod den koldere Aarstid noget færre, og det samme er Tilfældet med Kullaster til de mindre danske Havne, hvoraf de fleste har forsynet sig foreløbig, medens tyske Havne noterer flere Ladninger. Kultørnen er dog lidt kortere end i forrige Uge.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

115 og 90 Stdr. Stav Riga/Charlestown 42/6, 80 Stdr. Stav Råfås/Pentewan 42/6, 90 Stdr. Stav Holmestrand/Gr. Yarmouth 29/, 350 Tons Kul Wemyss/Rostock 9/, 320 Tons Kul Boston/Bogense £ 11, 350 Tons Kaolin Sølvborg/Kristiania 6 Kr., 280 Tons Oljekager Petersborg/England 12 Kulhavnbasis, 260 Tons Clay Fowey/Svendborg 8/6.

Hvad de mindre Skibe angaar, da er der i sidste Uge gjort en Del Befragtninger fra Tyskland med Korn, men det er ellers noget trevent, og overdrevent mange Kornlaster kommer ikke i Markedet. Kønigsberg noterer vedvarende 15 Mark Rugbasis Danmark/Sverig, samt til Engl. Kanal 2/, Guernsey, Jersey 2/1¹/₂ à 2/3 Hvedebasis; endvidere Havre til Hernøsand pr. Oktober 7 Mark pr. Ton; ab Stralsund er sluttet for Havre 5 Mark sædvanlige Options, 6¹/₂ Mark til Gøteborg, og fra Greifswald udbydes ogsaa nogle Havrelaster. Fra Barth skal være gennemført for Havre til Gøteborg 7¹/₂ à 8 Mark, og fra Demmin 8¹/₄ Mark, Rostock noterer slet intet ud, men derliggende Skibe opnaar vel 3¹/₂ Mark for svært Korn og 4¹/₂ Mark for Havre, de andre tyske Østersøhavne er væsentlig uforandret. Hamburg har været betydelig flovere, og der skal være sluttet til omkring 4¹/₂ Mark til Danmark.

ab danske Provinshavne udbydes flere Hvedelaster fortrinsvis til andre danske Havne og til syd-svenske Havne.

ab Kjøbenhavn er sluttet ikke saa faa Skibe saaledes for Hvede til Randers 16 og 18 Øre, Karlskrona 3 Kr., Åhus 2³/₄ Kr., et enkelt mindre Skib opnaaede 3 Kr., til Kalmar 3 Kr., samt til Stege for Klid 21 Øre.

Angaande Stenfragterne fra Sverig da er de stadig ret faste, og udelukket er det maaske ikke, at en yderligere Bedring i Fragterne indtræffer; for Bloksten til Warnemünde, Stettin, Wismar noteres vedblivende 5¹/₂ Mark og for Gadesten til Danzig, Colberg, Lübeck 4¹/₄ à 4¹/₂ Mark, Stettin 4 à 4¹/₄ Mark, for Kantsten til Kiel 4³/₄ à 5 Mark og for Raasten til Pillau 4¹/₄ à 4¹/₂ Mark, alt fra sydsvenske Pladser.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juli Maaned 1907. Der er ialt anmeldt 630 Havarier mod 483 i samme Maaned 1906, deraf 469 Dampskibe og 161 Sejlskibe. Aarsagene har været: Stranding 178, Sammenstød, 209, Anløbning af Nodhavn 40, Maskinskade 60, beskadiget af Is 4, af Ild 39, af haardt Vejr 53, forskellige Aarsager 41, kænret 1, sunket 3, forladt 2. Ialt 66 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 61 i samme Maaned 1906, deraf 22 Damper og 44 Sejlskibe. Aarsagene har været: Stranding 41, Sammenstød 9, beskadiget af Ild 2, forsvundet 2, sunket 4, forladt 4, Kondemnation 4.

Stogelborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 10. ds. paa Grund paa Hofocou ved Frederikshamn. Flot og indkommet til Helsingfors med svær Skade i Bunden; maa losse og reparere.

Nora, Dpsk. af Esbjerg, der, som meddelt, strandede paa et Sker ved Alandsøerne i Nærheden af Mariehamn og senere sank, maa nu betragtes som totalt forlist, da Bjergningsforsøgene er opgivet. »Nora« byggedes i 1898 paa Burmeister & Wains Værft og maalte 522 Netto Reg.-Tons. Skibets Rederi var Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg.

Ceres, svensk 3/m. Skonnert. Medens Skibet var paa Sløb i Aarhus Havn brast Sløbetrossen og »Ceres« drev ned mod den søndre Mole, hvor den fik trykket Ankeret ind i Styrbords Bov under Vandlinien. Reparerer i Aarhus.

Fiona, Dpsk., har paa Rejsen fra Swansea til Wisby med Kul rort Grunden ved Høgaues. Efter Besigtigelse her paa Reden erklæredes Skibet for sødygtigt, og Rejsen fortsattes.

Yrsa, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til Hamburg d. 18. ds. været paa Grnd og faaet en Del Bundskade, der repareredes i Hamburg.

Arthur, Dpsk. af Holmestrand, har paa Rejsen fra Svendborg til England ud for Fornøes brækket Skrucaakslen. Svitzers har indbragt Skibet til Helsingør for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 24. September blev fra Flensborg Skibsværft en for Tysk-Australsk Dampskibsselskab nybygget Fragtdamper sat i Vandet. Skibet fik Navnet »Hanau«. Dets Dimensioner er: Største Længde 400' 0", største Breddo 50' 10", Dybdo 27' 9". Lasteevne 7000 Tons.

Dampskibet »Newton«, bygget for Regning Dampskibsselskabet H. Kirschnor A/S., Kjøbenhavn, blev d. 21. ds. sat i Vandet fra Helsingørsk Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6"

bredt og 15' 9" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 650 indicerede Hestes Kraft.

En vellykket Provetur afholdtes d. 24. ds. i Sundet med den ny Damp »Valkyrien«, der er bygget af Burmeister & Wain for Regning Em. Z. Svitzer's Bjergnings Entreprise.

Skibet, der er bestemt til Bjergnings- og Dykkerbrug og er udstyret med de mest moderne og bedste tekniske Hjælpe midler paa dette Omraade, er 151 Fod 3 Tommer langt, 25 Fod bredt og 14 Fod dybt, samt forsynet med en triple Ekspansions Maskine, der paa Provaturen indicerede 625 Hestes Kraft.

Dampere vil faa Station i de danske Forvande.

Provaturen forløb i øvrigt til de om Bord værende Repræsentanters fuldeste Tilfredshed.

Skonnert »Maren« af Strynø, der maaler 42,96 Tons, er af Ejeren, Skibsfører Chr. Petersen, Strynø, solgt til Marstal. Overtagelsen sker straks. Købesummen ubekendt. (»Ærs Avis«).

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. YANIA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 24. ds.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 23. ds. til Rouen. — Alexandra, Rabe, afg. Kristiania 21. ds. til Boston. — Algarve, Borries, afg. Marseille 20. ds. til Toulon. — Anglo Dane, Wiencke, p. Brunsbüttel 24. ds. hertil. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Havre 21. ds. herfra. — Arkansas, Petersen, ank. Stettin 15. ds. herfra. — Arno, Strubberg, ank. Port Vendres 23. ds. herfra. — Axelhuns, Søeberg, ank. St. Petersborg 21. ds. fra Antwerpen. — Baron Stjernblad, Kofoed, p. Brunsbüttel 23. ds. hertil. — Beira, Lunge, afg. Malaga 21. ds. til Algceiras. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. Marseille 20. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17. ds. fra Kristiania. — Chr. IX, Holm, ank. Libau 23. ds. fra Nakskov. — Dagmar, Bøgvad, ank. Sunderland 23. ds. herfra. — Douro, Mortonson, ank. Stockholm 22. ds. herfra. — Florida, Andersen, afg. Nowcastlo 19. ds. til Baltimore. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 23. ds. fra Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. St. Petersborg 18. ds. herfra. — Georgios I, Sorensen, ank. Newastle 23. ds. fra Hull. — Hollig Olav, Holst, ank. New York 17. ds. herfra. — Hengøst, Harder, ank. Stockholm 22. ds. fra Norrköping. — Hjelm, Sorensen, ank. Danzig 21. ds. herfra. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Holmsund 22. ds. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 22. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. Hull 22. ds. fra Königsberg. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 15. ds. hertil. — Kiev, Jorgensen, ank. Libau 19. ds. herfra. — Kurusk, Gommesen, afg. Havre 23. ds. til Dunkerque. — Louise, Kruse, ank. Bordeaux 23. ds. fra Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 13. ds. til New York. — L. P. Holmblad, Gotthardt, afg. Boston 9. ds. hertil. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. St. Petersborg 21. ds. hertil. — Moskow, Meldahl, ank. Malaga 23. ds. fra Antwerpen. — Nicolai II, Kaes, afg. Kristiania 5. ds. til Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersø, p. Brunsbüttel 22. ds. for Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. Rouen 20. ds. fra Riga. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Bari 23. ds. fra Smyrna. — Omsk, Jonsen,

ank. hertil 24. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 24. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, ank. London 22. ds. herfra. — Pregel, Olsen, p. Brunsbüttel 24. ds. for Hull. — Ribberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 23. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 31. Aug. fra Newport. — Tiber, Beck, p. Dartmouth 21. ds. hertil. — Tyr, Thanning, ank. hertil 23. ds. fra Windau. — United States, Wallf, afg. Kristianssand 21. ds. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. Bergen 23. ds. herfra. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. Reval 23. ds. herfra. — Viking, Meyer, ank. Las Palmas 22. ds. fra Frederiksstad. — Ceros, Gad, afg. Leith 21. ds. til Island. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 19. ds. til Island. — Holar, Swan, afg. herfra 21. ds. til Leith. — Laura, Aasberg, afg. Reykjavik 17. ds. til Leith. — Skalholt, Larsen, afg. Leith 19. ds. til Island. — Thyra, Mikkelsen, ank. Reykjavik 21. ds. fra Seydisfjord. — Tjaldur, Rothe, ank. Thorshavn 16. ds. fra Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. fra Calais 24. ds. — Sigurd, Petersen, afg. fra Blyth 18. ds. — L. H. Carl, Stabell, afg. fra Willajoki 20. ds. — Erik II, Mahneke, ank. til Kronstadt 19. ds. — Volmer, Jorgensen, ank. til Ostende 16. ds. — Dan, Petersen, ank. til Kronstadt 24. ds. — Uffe, Lorentzen, afg. fra Kronstadt 24. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Kronstadt 22. ds. — Danmark, Kraemer, afg. fra Wiborg 21. ds. — Ragnar, Holst, ank. til Repola 18. ds. — Skjold, Matbisen, ank. til Hull 8. ds. — Halfdan, Hansen, ank. til Norrköping 19. ds. — Olaf, Jorgensen, ank. til Kallerød 24. ds. — Svend II, Jeusen, ank. til Kronstadt 21. ds. — Harald, Schmidt, ank. til St. Petersborg 12. ds. — Magnus, Hveysel, ank. til Riga 23. ds. — Ivar, Junilarsen, ank. til Newport 19. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, afg. fra Swansea 19. ds. — Vagn, Malneke, afg. fra Trångsund 21. ds. — Ulf, Drescher, ank. til Antwerpen 22. ds. — Leif, Huus, afg. fra Hull 18. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. til Blyth 19. ds. for Hankipudas. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. til Blyth 21. ds. for Kronstadt. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. til Kronstadt 21. ds. for Dunkerque. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Kronstadt 19. ds. for Calais.

— Helmer Moreh, Thorsoe, ank. til Jacobsstad 15. ds. for Dunkerque. — Excellence Pleske, Christenson, ank. til St. Petersborg 22. ds. for London. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. til Grimsby 11. ds. for Kronstadt. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. fra St. Petersborg 20. ds. til Hull. — Johan Siem, Nielsen, ank. til St. Petersborg 18. ds. for Aarhus via Blyth. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. fra Dunkerque 23. ds. til St. Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Methil 17. ds. for Neufahrwasser.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. til Boness 19. ds. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Hull 21. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Grangemouth 23. ds. — Helge, Olsen, afg. fra St. Petersborg 20. ds. — Rolf, Olsen, ank. til Kronstadt 14. ds. — Niels R. Finson, Mathiesen, ank. til Bremen 15. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Hudiksvall 23. ds. — Helga, Olsen, ank. til Antwerpen 26. Aug. — Martha, Christensen, afg. fra Noder Calix 24. ds. — Elna, Rathje, afg. fra Swinemünde 21. ds. — Therese, Pedersen, afg. fra Antwerpen 24. ds. — Simon, Møller, ank. til Louth Dock 23. ds. — Jeanne, Løfler, ank. til Rouen 19. ds. — Daisy, Lagesen, ank. til Rouen 23. ds. — Vork, Riso, ank. til Dunkerque 21. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, ank. til Bordeaux 13. ds. — Nancy, Jessen, ank. til Esbjerg 23. ds. — Nautik, Nielsen, afg. fra Wiborg 20. ds. til Pasages. — Nordsoen, Gram, ank. til Esbjerg 20. ds. — Noxos, Basse, ank. til Kronstadt 18. ds. — Fylla, Christensen, afg. fra Sevilla 19. ds. til Hamburg. — Gerda, Iversen, passeret Lødingen 18. ds. til Nizza. — Hobe, Hansen, afg. fra Malaga 20. ds. til Stockon o. Tees. — Cito, Thøgersen, ank. til Kings Lynn 23. ds. — Napoli, Brinck, ank. til Antwerpen 6. ds. — Bodil, Larsen, afg. fra Jersey 23. ds. til Frederikshavn. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Havre 23. ds. — Norma, Nielsen, ank. til Alloa 20. ds. — Alfa, Uldall, ank. til Highbridge 23. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Rotterdam 22. ds. — London, Bom, ank. til Kiel 24. ds. — Paris, Tholander, ank. til Repola 23. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Howden Dock 21. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Blyth 19. ds. — Wien, Brinck, ank. til St. Petersborg 18. ds. — Roma, v. Thun, ank. til Rotterdam 20. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. til St. Petersborg 19. ds. — Russia, Poulsen, ank. til Libau 20. ds. — Carl Hocksher, Starek, afg. fra Stettin 24. ds. til Libau. — Livonia, Skov, afg. fra St. Petersborg 20. ds. til Rottordam.

Østersøen. Gratia, Sorensen, ank. til Bremen 21. ds.

Union. Frisia, Nielson, ank. til Ghent 20. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Riga 19. ds. — Sarmatin, Pedersen, ank. til Rottordam 18. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. til Burntisland 19. ds. — Carbonia, Mathiasen, afg. fra Methil 21. ds. til Kalundborg. — Estonia, Winckler, ank. til Kronstadt 20. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Königsberg 21. ds. — Frumentia, Andersen, ank. til Aarhus 22. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Libau 19. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, ank. til Ghent 18. ds. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Pernau 24. ds. — Frederiksborg, Hansen, afg. fra Chantency 23. ds. — Jomsborg, Mathiesen, afg. fra Hull 18. ds. — Kronborg, Jensen, afg. fra Eupatoria 31. Aug. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 7. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. fra St. Petersborg 20. ds. — Støgelborg, Lund, ank. til Helsingfors 15. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til Kjøbenhavn 23. ds. — Søborg, Fischer, afg. fra Trångsund 20. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Sunderlind 23. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. fra Petersborg 21. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. til Huelva 17. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Odense 12. ds. — Skodsborg, Schultz, ank. til St. Petersborg 22. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til Hull 9. ds. — Ulfborg, Eriksen, ank. til Hamburg 21. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Fredericia 23. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, afg. fra Phillipville 12. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Kourusanri 23. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 23. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. til Methil 22. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Kjøbenhavn 22. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. til Repola 18. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afg. fra Libau 20. ds. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. til Ghent 24. ds.

Havet. Fyon, Andersen, afg. fra Grimsby 18. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. til Aarhus 21. ds. — Helene, Sorensen, afg. fra Libau 24. ds. til Rotterdam. — Agnete, Petersen, ank. til Methil 18. ds. — Herminia, Hansen, ank. til Grangemouth 21. ds. — Alice, Schultz, ank. til Horsens 24. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Burntisland 23. ds. — Bornholm, Abrahamsen, ank. til Burntisland 24. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Grangemouth 23. ds.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. fra Gøteborg 21. ds. — St. Lucia, de Fine Licht, ank. til Antwerpen 17. ds. — Indien, Borg, afg. fra Singapore 19. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. fra Hongkong 20. ds. — Anamba, Juul-Hanson, ank. til Suez 23. ds. — Cathay, Jonson, afg. fra Perim 21. ds. — St. Domingo, Gabé, ank. til Grecock 22. ds.

Ærs. Helgøens, Knudsen, ank. til Marstal 20. ds.

Svensden & Christensen. Lars Kruso, Mathiesen, afg. fra Cardiff 20. ds. — Peter Willomoes, Albertsen, afg. fra Kjøbenhavn 24. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Kiel 23. ds. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. til Kemi 23. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Wismar 20. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Methil 23. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Røpi 21. ds. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. til Ghent 23. ds. — Ajax, Brorsen, afg. fra Methil 24. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. fra Newfairwater 22. ds. til Haukipudas. — Clara, Magieby, ank. til Methil 21. ds. — Kai, Kurtzhals, ank. til Tyne Dock 20. ds. — Erik, Poulsen, ank. til Methil 23. ds. — Axel, Christensen, afg. fra Newcastle 24. ds. til Newfairwater. — Josey, Daum, ank. til Brügge 23. ds. — Hugo, Steen, ank. til Newfairwater 24. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Burntisland 22. ds. til Nonstadt. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. til Kings Lynn 24. ds. — Ulrik Holm, Bonnelyeko, ank. til Uleåborg 23. ds. — Angantyr, Holm, afg. fra Kiel 24. ds. til Kronstadt. — Bogatyr, Nielson, ank. til Calais 21. ds. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Pillau 24. ds. til Haukipudas. — Veratyr, Villadsen, ank. til Velzen 23. ds. — Absalon, Grau, afg. fra St. Petersborg 22. ds. til Rotterdam.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. fra St. Petersborg 25. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til London 21. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra St. Petersborg 24. ds. — Urania, Clausen, afg. fra Hamburg 23. ds. — Svend, Petersen, afg. fra Boness 21. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. til St. Petersborg 16. ds. — Kronprins Frederik, Adresen, ank. til Methil 24. ds. — England, Andersen, ank. til Gedser 21. ds. — Holland, Poulsen, afg. fra Goole 24. ds. — Rusland, Schmidt, ank. til Hull 21. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Boness 17. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. fra Grimsby 22. ds. — Frankrig, Friis, ank. til Hungerburg 14. ds. — Belgien, Nielsen, ank. til Windau 22. ds.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Co. Annette Furnoss, Larsen, ank. til Hull 14. ds. — Lady Furness, Clausen, afg. fra Kjøbenhavn 24. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, passerede Brunshüttel 24. ds. paa Rejse til Rotterdam. — Karen, Eriksen, ank. til Kronstadt 20. ds. — Ingrid, Winther, ank. til Mømel 23. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Newcastle 23. ds. — Vera, Thing, ank. til Ghent 24. ds. — Freja, Nielsen, afg. fra Riga 22. ds. til Vestervik. — Hortha, Rasmussen, ank. til Skive 23. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. fra Riga 21. ds. til Falkenberg. — Roma, Larsson, afg. fra Libau 24. ds. til Aalborg. — Tor, Hørstedt, ank. til Stockholm 22. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Henrik Bjelke, Hansen, ank. til Hull 24. ds. — Otto Rud, Hauch, ank. til Åhus 21. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. til Frederikshavn 22. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. til St. Petersborg 20. ds. — Allan, Nielsen, ank. til Boness 21. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. til Stettin 23. ds. fra Oxelosund. — Edison, Sorensen, afg. fra Hamburg 22. ds. til Methil. — Fulton, Jørgensen, ligger i Bremen.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. til Riga 15. ds. — Jens Bang, Kusk-Jensen, ank. til Aalborg 22. ds. — Margrethe, Lund, ank. til St. Petersborg 17. ds. — Hennig, Clemmensen, afg. fra Aalborg 23. ds. til Methil.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. til Lemvig 24. ds. — Atna, Andersen, afg. fra Harburg 22. ds. til Thisted.

Fang, Sønderho. Killona Hanson, pass. Kjøbenhavn 17. ds. paa Rejse fra St. Petersborg til Methil.

Nova Scotia V.-Kyst. St. George's Bay. St. George's Harbour. I St. George's Bay er Methodist Kirken hvid med den øverste Halvdel af Taarnet sort og ligger $19\frac{1}{2}$ Kbl. S. 14° V. fra Harbour Point Fyr, og i N. 79° Ø. fra Rocky Point. Roman Catholic Katedral er grå og hvid med en lille, hvid Kuppel og ligger 18 Kbl. S. 9° Ø. fra Harbour Point Fyr og i N. 81° Ø. fra Rocky Point. Engelsk Kirke er hvid med rodt Tag uden Taarn, og ligger $18\frac{1}{2}$ Kbl. S. 1° Ø. fra Harbour Point Fyr og i N. 82° Ø. fra Rocky Point. Harbour Point Fyr: $48^{\circ} 27'$, N. Br. $58^{\circ} 29'$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Quoddy Roads til Kennebec River. Paa Kysten af Maine er følgende Fløjtetønder mærket saaledes:

Sail Rock Fløjtetønde, ved Indløbet til West Quoddy Roads, W Q H.

Little River røde Fløjtetønde L R, Cutler Harbor, har nu 2 L R. Moose Peak røde Fløjtetønde 4 M P.

Petit Manan røde Fløjtetønde P M har nu 6 P M.

Schoodie Island røde Fløjtetønde, Frenchman Bay, 8 S.

Egg Rock røde Fløjtetønde E R, Frenchman Bay, har nu 2 E R.

Roaring Bull røde Fløjtetønde R B, East Penobscot Bay, har nu 10 R B.

Matinicus Rock røde Fløjtetønde M R, West Penobscot Bay, har nu 12 M R.

Green Island Seal Ledges sorte Fløjtetønde G 1, West Penobscot Bay, har nu 1 G 1.

Heron Neck røde Fløjtetønde H N, West Penobscot Bay, har nu 2 H N.

Manana Island røde Fløjtetønde M, West Penobscot, har nu 14 M.

Bantam Rock røde Fløjtetønde B R, Boothbay Harbor, har nu 16 B R.

Seguin Island røde Fløjtetønde S 1, Kennebec River, har nu 18 S 1.

Frenchman Bay. Bar Harbor. En hvid Tønde er i 15 Fv. Vand udlagt ved Byen Eden, Bar Harbor, for at afmærke Lossepladsen. Den ligger fra Bald Porcupine højre Kant i S. 6° Ø. og fra Iron Bound Island højre Kant i N. 76° V.

Casco Bay. Great Diamond Island. Diamond Cove. Diamond Cove sorte Fløjtetønde Nr. 1, ved Indløbet til Diamond Cove, er ombyttet med en sort Klokke tønde Nr. 1.

Massachusetts. Cape Cod Bay. Wellfleet Harbor. Billingsgate Island. Hele Fyrstationen paa Billingsgate Island er malet hvid. $41^{\circ} 52' 18''$ N. Br. $70^{\circ} 4' 10''$ V. Lgd.

Vineyard Sound. East Chop Fyr NØ. Vraget af Skonnerten »Sagamore«, der laa sunket $\frac{1}{2}$ Kbl. N. $58\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. fra East Chop Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Connecticut. Long Island Sound. The Thimbles. East Reef. Skonnerten »Traveller« ligger sunket paa 5 Fods Stedet paa East Reef. Stevnen er altid over Vandet. $41^{\circ} 13' 55''$ N. Br. $72^{\circ} 46' 5''$ V. Lgd.

Stamford Harbor. Pine Island. Den 15de Oktober 1907 tændes paa Pine Island N.-Pynt, 37 Alen N. 3° V. fra Pine Island Fyr, et hvidt, fast Fyr. De to Fyr danner en Ledelinie. Flammens Højde: 43 Fod. Brændetid: 15de Oktober—15de Marts.

Chesapeake Bay. »Cape Charles« Fyrskib Nr. 49 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 7. Det viser ligesom Nr. 49 et hvidt, fast Fyr, men Taagsignal gives med Klokke, hvorpaa hver 30 Sek. slaas 10 hurtig paa hinanden følgende Slag.

Fyrskibet »Tail of the Horseshoe« Nr. 46 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 7 inddraget.

Maryland. Chesapeake Bay. Big Annemessex River. Porpoise Point Shoal. Den rød og sort vandret stribede Klokke tønde ved Porpoise Point Shoal er ombyttet med en Stumpe tønde.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. I Indløbet til Mobile Bay er den røde Spidstønde Nr. 2 A nu udlagt, fra Mobile Point Fyr i S. $20\frac{1}{2}^{\circ}$ V., fra Fort Gaines højre Kant i S. 35° Ø., og fra Sand Island Fyr i N. 45° Ø.

Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport Channel. Et rødt, fast Fyr, Gulfport Channel Fyr Nr. 10, er tændt paa en rød Baanke, som staar i 11 Fod Vand, paa Ø.-Siden af den gravede Rende til Gulfport, $9\frac{1}{2}$ Kbl. S. $66\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Biloxi Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. $30^{\circ} 20' 14''$ N. Br. $89^{\circ} 4' 5''$ V. Lgd.

Louisiana. Mississippi River. Southwest Pass. En Vejrsignal-Station er oprettet $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. $62\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. fra Southwest Pass Fyr.

Panama. Colon. Manzanillo. Manzanillo røde og hvide Blinkfyr er nu paalideligt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Toulon. Ved Toulon er udlagt to Rækker Bøjer Ø. for La Petit Passe. De ligger i N. 88° Ø. og S. 88° V. med $\frac{1}{2}$ Kbl. indbyrdes Afstand, og er Skibsarten uvedkommende.

Sicilian N.-Kyst. Capo Rascolmo V. En Grund med en mindste Dybde af 28 Fod Vand er fundet 5, Kbl. N. 59° V. fra Capo Peloro Fyr, og der er lægt Vand i Nærheden af Stedet.

Tyrkiet. Tenedos. Ponente Point. Den 25de Oktober 1907 tændes Ponente Point hvide, faste Fyr paa et nyt, hvidt Taarn, der staar $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. for det nuværende og c. 100 Alen fra Kysten. Flammens Højde: 70 Fod. Fyret er slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa det gamle Fyrtaarns Galleri. Synsviddens: 12 Kml. $39^{\circ} 50'$, N. Br. $25^{\circ} 58'$, Ø. Lgd.

Rusland. Sortehav. Novorossisk Bay. Penai Fyr. I Penai Fyr er den grønne Vinkel fra S. 41° V. til S. 58° V. forandret til at vise vekslende hvidt og grønt Lys hver $2\frac{1}{2}$ Sek. I øvrigt er Fyret uforandret. $44^{\circ} 40'$, N. Br. $37^{\circ} 53'$ Ø. Lgd.

Algier. Algier. Ved Lobet i S.-Molen ved Algier Havn er tændt følgende Fyr: Et rødt, fast Fyr paa Yderenden af den landfaste Del. Det lyser over 180° Ø. for en Linie tværs paa Molen, og er for mørket mod V. Et grønt, fast Fyr paa S.-Enden af den landløse Del af Molen. Det lyser fra Land over 215° fra en Linie fra Fyret til det Ø.-lige Molchoved ved det fremtidige Passe de l'Agha til uden om Prammene langs Ø.-Molen i den gamle Havn. $36^{\circ} 46' 10''$ N. Br. $3^{\circ} 4' 15''$ Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Bay of Bengal Ø.-Kyst. Arakan River. En 6 Fv. Grund ved Indløbet til Arakan River, 5 Kml. S. 72° Ø. fra Oyster Reef Baake, hvorfra den strækker sig c. 1 Kml. i NV.- og SØ.-lig Retning. $20^{\circ} 3'$ N. Br. $92^{\circ} 44'$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Øen Siberost S.-Kyst. Katorai Baai. Revet S. for Øen Leboe bestaar af to Dele, hvoraf det Ø.-lige falder tæt. Det V.-lige er $\frac{1}{4}$ Kbl. langt og ligger fra S.-Kant af Øen Selenna i N. 82° V. og fra Leboe SØ.-Pynt i S. 30° V. Det Ø.-lige Rev er $\frac{1}{2}$ Kbl. langt og ligger $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 59° Ø. fra det V.-lige. $1^{\circ} 46'$, S. Br. $99^{\circ} 17'$ Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Chemurupo. Oru Somu (Warren Island) Ø. Revene, som i Kortet er angivet at ligge 3 Kbl. S. 49° Ø. for Oru Somu og 3 Kbl. N. 76° Ø. for sanime Ø., findes ikke og er udtaget af Kortene.

Korea Ø.-Kyst. Yung Hing Bay. On Shan Tin (Gonsan Bay). Fyret paa Chotoku To ligger $\frac{1}{4}$ Kbl. S. for den trigonometriske Station. Det viser hvidt Lys med to røde Vinkler fra S. 40° Ø. til S. 45° Ø. over 2 Fv. Grunden SØ. for Fyret, og fra N. $73\frac{1}{2}^{\circ}$ V. til N. $78\frac{1}{2}^{\circ}$ V. over Grunden VNV. for Fyret, men ikke fri af den.

Tønde Nr. 1 ligger $4\frac{1}{2}$ Kbl. S. 43° Ø. fra Chotoku To Fyr, ved Grunden, og Tønde Nr. 2 c. 3 Kbl. N. 76° V. fra Chotoku To Fyr, paa Grunden.

Japan. Shimonoseki Strait. Moji Ko. I Moji Ko er Vraget af Damperen »Naka Maru« bortsprængt og Afmærkningen inddraget.

Naikai. Shimonoseki Strait. To Hayatomo Strait. Damperen »Mongolia« er med 30 Fods Dybgaende stødt paa et Rev, hvorpaa der er 4 Fv. Vand, i det Ø.-lige Indløb til Hayatomo Strait, 2, Kbl. N. 85° Ø. fra Dan No Ura Fyr og i N. 17° Ø. fra Kojo Yama Top. Revet bestaar af to Dele, der hedder Nishi Yokose, hvorpaa »Mongolia« stødte, og Higashi Yokose.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — San Francisco i Kalifornien er erklæret for smittet af Pest. Cienfuegos, Cuba, er erklæret for smittet af gul Feber.

Rusland. — De russiske Guvernementer Caratow og Kasan er erklæret for smittet af Kolera.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 26. September 1907. — Strjæklausuler i Certepartier. — Sø- og Handelsretsdomme — Tysk Særrets-sag. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS-PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
 10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa
 Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

**Den almindelige danske
 Skibsførerforening af 1874.**

Mandagen den 28. Oktober Kl. 6 1/2 Eftm. afholdes et Diskussionsmøde. St. Annæ Plads 13.

Diskussionen vil omfatte Formandsvalget og Kontingentforhøjelse paa den ordinære Generalforsamling samt eventuelt Valg af Redaktor.

Bestyrelsen.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkestilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmands-eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejl- som Dampskibe. Billet, mrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Sømandshøjskolen

I Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch
 Forstander.

AXEL LUND

anbefaler sin
 Skibsprøvlantørings-Forretning.
 Faxe Ladeplads
 Telf. Nr. 3.

De private Assurandører lim

I Kjøbenhavn
 tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviasser.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

**J. CHR. PETERSENS
 PAPIRHANDEL,
 „Hvælvingen“ ved Nikolai Taarn.
 Skibsdagbøger.**

Enkelt Tykkelse Kr. 5.50.
 Dobb. Tykkelse Kr. 9.50

Videreførlere Rabat.

Skibsfører Sigurdens



**Patent
 Fuldfarts-
 Loddeapparat**

er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
 Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og

Sigurdson, Nordby, Fanø.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Sept. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		93 1/4	93 3/4
Danmark.....		74	75
Norden.....	94 3/4	94 1/2	95
Kjøbenhavn.....		68 1/2	69
Carl.....		92 1/2	93 1/4
Dannebrog.....		90 1/4	91
Skjold.....	68 3/4 — 1/2	68 1/2	69
Urania.....		53	54 1/2
Union.....		74	74 3/4
Dampsk. af 1896.....		88 1/2	89
Højmdal.....		103 1/4	104 1/2
Østasiatiske.....		131 3/4	132 1/4
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....	29 1/2 — 30	29	29 1/2
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		83	85
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....	69	69 1/2	74
Dansk-russisk Dampsk.....		88 3/4	89
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....	100 1/2	100	100 1/2
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		98 1/2	98 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		84 3/4	86
3 1/2 % Kbhvn.s Kreditf.....		87 1/2	89
4 % — — 2. Serie..	91 3/4	91 3/4	92
4 % — — 1. — ..		94 1/2	96
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 1/4	87 1/2
4 % — — 7. — ..		92	92 1/2
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 1/4	93 1/2
Aktier.			
Nationalbank.....	144 1/2 — 3/4 — 1/4	144 1/4	144 1/2
Privatbank.....		120 1/4	121
Landmandsbank.....		129 3/4	130
Handelsbank.....		135 1/4	136
Grundejerbank.....	105 1/2	105 1/2	105 3/4
Burm. & Wain.....		92	92 1/4
Helsingørs Jærnak.....		101 1/4	101 3/4
Sukkerfabr.....	172 3/4 — 1/2	172 1/2	172 3/4
Bryggeri Aktier.....		140	141 1/2

Vekselkurs d. 24. September 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.26	18.21
Paris.....	72.65	—
Amsterdam.....	151.20	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. September 1907.

Russiske Noter.....	216.40
4 % Russiske Consols.....	75.50
3 1/2 % — Boden Kredit.....	69.00
5 % Mexikanske 1899.....	100.00
5 % Rumænske Stats.....	100.10
4 % — — 1890.....	91.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 40,000, „Ny foren. Dampsk.“ 14,000, „Kbhvn.“ 8,000, „Carl“ 18,000, „Urania“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 48,000, „Østas. Komp.“ 48,000, „Skjold“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Union“ 2,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjerrch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med all til faget benhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Blinge- & Telefonaalæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigaretter, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufverf förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Prices.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere. Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Chr. Holm
Skibshandel
Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Walles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolance, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

„Wolverine“ Baade-Motorer Petroleum

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.



Emallien
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bankers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

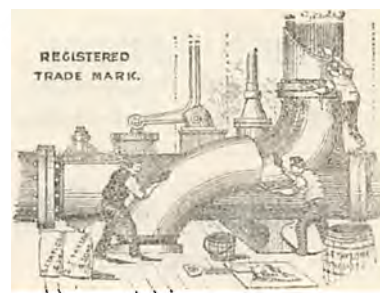
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmaterialier af Infusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Cariboltermann, Kjøbenhavn.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse's Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Oktober 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wirorope
Redningskrandse og Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 18	Compositioner til Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •		

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Otto Monsteds
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken
OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.
I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.**
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røibelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

Carlsberg Pilsner,

bragt i Handelen for kun faa Aar siden,

faas overalt.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:
„Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—9, 6—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensens Eff. Selvtorvet 4. Telef. 25,016 y.

Uhre . . . Kikkertør

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen
Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund

afholdt d. 28. September 1907 sit første Aarsmøde i Odd Fellow Palæet, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Det reviderede Regnskab for 1. Halvaar fremlægges.
2. Valg af Repræsentanter, hvis Mandat udløber i September 1907.
3. Valg af 2 Revisorer.
4. Forslag om at Vedtægternes § 8 udgaar og om den herved nødvendiggjorte Ændring af § 7.

5. Reviderede Minimalfragter forelægges, eventuelt i Forbindelse med Forslag til Certeparti- og Konnossementsformer.

Formanden, Konsul P. Rechnitzer aabnede Mødet Kl. 10 og bød Forsamlingen Velkommen, hvorefter han oplæste nedenstaaende Regnskab og Beretning for 1. Halvaar.

Forbundets Virksomhed fra den 1. Januar til 30. Juni 1907.

Repræsentantskabet.

Paa den konstituerende Generalforsamling i Kjøbenhavn den 22. September 1906 valgtes Skibsmægler R. S. Hansen, Thurø, Havnefoged Møller, Svendborg, Skibsmægler H. A. Grube, Marstal samt Skibsreder H. Petersen, Marstal til Repræsentanter for Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

I et senere Møde den 17. December s. A. valgtes Konsul Rechnitzer som Medlem og Formand og Skibsmægler R. S. Hansen som Næstformand. Repræsentantskabet er ikke i Halvaarets Løb undergaaet nogen Forandring.

Regnskabet.

I Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund var i første Halvaar 1907 indmeldt 27 passive Medlemmer og 68,729 Brutto Register-Tons, hvoraf der 30. Juni var betalt Kontingent for 52,469 Brutto Register-Tons.

Vindings- og Tabs-Konto.

Indlægter.			Udgifter.		
Indbetalt Kontingent:			Administrationsudgifter:		
Aktive Medlemmer . . .	3148.14		(Lønninger, Rejseudgifter og		
Passive do.	465.00		Kontorudgifter).	2499	14
		3613	Indestaaende i Privatbanken 30.		
			Juni 1907	1096	55
Indvundne Renter		22	Kassebeholdning	40	16
		Kr. 3635		Kr. 3635	85

Balance-Konto.

Aktiver.			Passiver.		
Indestaaende i Privatbanken . . .	1096	55	Kontant Beholdning	1136	71
Kassebeholdning	40	16			
		Kr. 1136		Kr. 1136	71

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1907.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

C. MINOR RASMUSSEN.

Repræsentantskabet tillader sig at udtale, at den Tid Forbundet har virket, er altfor kort til, at nogen med Berettigelse kan vente store Resultater af denne Virksomhed.

Naar man ser hen til, hvorledes andre Organisationer først efter aarlange Kampe og Opofrelser har opnaaet det tilsigtede, saa er det let forstaaeligt, at en Organisation som Forbundet maa have Tid til at virke og fordrer alle interesseredes Medvirken.

Indenfor enhver Sammenslutning vil det altid være saaledes, at jo nærmere de enkelte Medlemmers Interesser og Ønsker falder sammen, des bedre vil en saadan Sammenslutning kunne arbejde og trives.

I denne Retning er man vel ikke allerheldigst stillet indenfor Forbundet, men det er Repræsentantskabets Overbevisning, at det som nu synes at være uensartet, ved fortsat Samarbejde og god Vilje fra Medlemmernes Side samt ved passende Foranstaltninger, vil kunne bringes i Samklang.

Repræsentantskabet beder derfor særlig Medlemmerne betænke, at man endnu ikke har naaet nogen Fuldkommenhed, men at Forholdene vil bedres, eftersom man vinder den fornødne Tilslutning, Tid og Erfaring.

Da Forbundet dannedes paa den konstituerende Generalforsamling i Kjøbenhavn den 22. September 1906, nærrede man den berettigede Tro, at det vilde faa god Tilslutning fra det nærmeste Udland. Dette er desværre ikke blevet Tilfældet, eller i al Fald ikke i den forventede Grad.

»Norsk Sejlskibsrederforening« vedtog saaledes paa en særlig Generalforsamling den 17. November 1906 følgende Resolution: »Medlemsmødet bemyndiger Styret at udtale sin Anerkendelse af den Tanke, der ligger til Grund for Oprettelsen af Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund, men tror, at Samarbejdet bedst opnaas, ved at hvert Land virker gennem sin egen Forening, og at Repræsentanter fra disse mødes til nærmere bestemte Tider og Steder til Fremme af et samdrægtigt Arbejde, til Beskyttelse af fælles Interesser og til Fastsættelsen af tidsmæssige Minimalfragter«.

»Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg« vedtog en lignende Bestemmelse paa sit Aarsmøde i Malmø den 19. Januar 1907, ligesom der paa »Verband Deutscher Küstenschiffer«s Møde i Altona den 7. Januar 1907, — hvor Delegerede fra Forbundet og fra den mindre Afdeling af Dansk Sejlskibsrederi-Forening var til Stede — blev vedtaget, ikke at indgaa i Forbundet, men slutte sig til Nautisk Verein i Berlin.

Omendskønt der saaledes ikke har været nogen større Tilgang af Redere fra Udlandet, saa har Repræsentantskabet dog haft den Tilfredsstillelse, at der er kommet et Samarbejde i Gang med flere udenlandske Foreninger, hvilket det har al Grund til at mene vil blive af den allerstørste Betydning for Forbundet, ligesom det ogsaa sikkert vil animere de Sejlskibsredere, der endnu staar udenfor Foreningerne, til at indgaa i disse.

Man har ligeledes haft den Glæde, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings »Afdeling for mindre Skibe« er indmeldt i Forbundet, idet det paa Afdelingens Generalforsamling i Vejle blev vedtaget, under Forudsætning af, at der kunde blive tilvejebragt fælles og ensartede Rater for den og andre Søfartsforeninger i de nærmest omliggende Lande, da at indmelde Afdelingen.

For at opnaa dette indbød Forbundet disse Foreninger til at sende Delegerede til et Møde, som blev afholdt i Kjøbenhavn den 25.—27. Februar i Aar, og hvor Forbundet var repræsenteret af Hr. Skibsmægler H. A. Grube, Marstal.

De indbudte Foreninger, der alle sendte Repræsentanter, var:

Verband Deutscher Küstenschiffer
Norsk Sejlskibsrederforening
Vestkustens Sjøfartsforening
Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Det lykkedes at komme til Enighed om alle de paa Programmet optagne Fragtrater, hvorefter disse er trykt og tilligemed Vedtægterne udsendt til Forbundets Medlemmer samt til de Mæglere, som er interesserede i vedkommende Fart.

Ved Velvillighed fra Hr. Skibsmægler Aug. Frisk, Riga, har man modtaget en Fortegnelse over Sejlskibsrederne i Riga og Omegn, hvorefter de paa den konstituerende Generalforsamling vedtagne Minimalfragter og Vedtægter samt Opfordring til at indtræde i Forbundet er tilsendt disse Redere, uden at det endnu er lykkedes at faa noget Samarbejde i Gang, og man kan ikke, paa det nuværende Tidspunkt, udtale sig om, hvorvidt dette vil kunne lykkes, men fortsætter Underhandlingerne. Desværre er den rette Forstaaelse af Sammenslutning vist ikke tilstrækkelig vaagen i disse Egne, hvilket ogsaa sikkert er Tilfældet paa Sverrigs Østersøkyst Nord for Hanø Bugt. Den store Kyststrækning, som disse Redere er spredt over, vanskeliggør en formaalstjenlig Sammenslutning, men angaaende den nævnte svenske Kyst, er det at haabe, at »Svensk Skeppsrederiförening för Segelfartyg« i Malmø ved en fortsat energisk Agitation, i en nær Fremtid vil faa Held til at samle disse Redere indenfor sin Forening.

Sidstnævnte Rater og Vedtægter samt Opfordring til at indgaa i Forbundet er ligeledes sendt ud til alle Mæglere i Danmark samt til alle de i Udlandet, som har Interesse i den paagældende Fart, ligesom de ogsaa tidlig paa Aaret er bleven udsendt til alle Rederne indenfor Forbundet, saavel som til de øvrige danske Redere, der ikke var indmeldt.

Repræsentantskabet retter herved igen sin indtrængende Opfordring til de Redere, som endnu ikke har tiltraadt Forbundet, om at indmelde sig i dette, og udtaler, at i det Arbejde, som man søger udført til Gavn for Sejlskibsfarten, der bør alle interesserede medvirke, og at det er smukkere at nyde Frugten af eget Arbejde end af andres.

Endskønt der, som tidligere nævnt, kun er hængaaet en forholdsvis kort Tid siden Forbundet og dets Minimalfragter traadte i Kraft, saa formener man dog — med skyldig Hensyntagen til alle herhen hørende Faktorer, saasom mindre Isudførsel fra Norge, færre Træfragter til Frankrig o. s. v. — at der i flere Retninger har været Bedring i Fragtraterne.

Man tør saaledes vise hen til nedenstaaende Oversigt, udarbejdet efter Meddelelser, der velvilligt er tilstillet Forbundet af forskellige Skibsmæglere.

Tjære. Raterne er overalt opnaaet. Gennemsnitsfragten er for 1907 sammenlignet med 1906 0,20 fr. højere pr. 1/1 Tønde.

Oliekager. Raterne er overalt opnaaet. Gennemsnitsfragten er for 1907 sammenlignet med 1906 1,10 fr. højere pr. 1000 Kilo.

China-clay. Raterne er overalt opnaaet. Gennemsnitsfragten er for 1907 sammenlignet med 1906 1/6 d. højere pr. Ton.

Træ til Frankrig. Raterne er gennemgaaende opnaaet. Gennemsnitsfragten er for 1907 sammenlignet med 1906 3 fr. højere pr. Stdr.

Træ til Island og Færøerne. Raten er gennemgaaende holdt og i mange Tilfælde betydelig højere end de nærmest foregaaende Aar.

Træ til England. Fra Norge til England er Raten som Helhed betragtet opnaaet, hvorimod dette fra enkelte andre Lande har været mere vanskeligt. Der har dog ogsaa til England været en Bedring i Fragterne i 1907, sammenlignet med 1906, paa c. 2 sh., og at Raterne ikke fuldtud er opnaaet, har vel nærmest sin Grund deri, at man ikke har været fuldstændig heldig ved Fastsættelsen deraf, et Forhold, som man er betænkt paa at søge rettet.

Repræsentantskabet formener, at det har al Grund til at se tilbage paa det første halve Aars Virksomhed med Tilfredshed, og udtaler sin Erkendtlighed og Tak til hvert enkelt Medlem, passivt som aktivt, for den Hjælp og Støtte Forbundet har modtaget af disse, og det ser Fremtiden i Møde med de bedste Forhaabninger om, at den Opgave, man har sat sig, vil blive løst, naar ingen svigter, og enhver interesseret vil yde det sin energiske Støtte.

Der gaves Decharge for Regnskabet og Beretningen godkendtes.

De paa Dagsordenen opførte Punkter 2 og 3 henlagdes til efter Frokostpavsen for at give Medlemmerne Lejlighed til at drøfte og fremkomme med Forslag om Valg af Repræsentanter.

Det paa Dagsordenen opførte Punkt 4 optoges derefter til Behandling:

Formanden gjorde opmærksom paa, at Vedtægternes § 8 havde givet Anledning til megen Kritik, og hvis Forbundet skulde vinde fremad, maatte denne Paragraf stryges, og i § 7 maatte gøres den i denne Anledning uødvendige Forandring, der dog kun var af redaktionel Natur.

Mægler Alb. E. Boye, Marstal, anbefalede stærkt at stryge hele § 8.

Konsul Olsen, Laurvik, anbefalede liegledes stærkt at stryge Bødebestemmelsen og udtalte, at i The Baltic and White Sea Conference havde man ikke nogen saadan Bestemmelse; der kunde tænkes Tilfælde, hvor Reder eller Kaptajn var absolut nødt til at slutte under Raterne. Taleren mente ej heller det vilde være heldigt, at Rederne var tvungen til at give Indberetning om afsluttede Fragter.

Skibsreder N. E. Smith, Marstal, anbefalede ligesom de foregaaende Talere at lade § 8 helt bortfalde.

Alb. E. Boye syntes det vilde være formaalstjenligt at give Indberetning 1 Gang aarligt; derved kunde det kontrolleres, hvorledes Forbundet havde virket, man behøvede jo ikke at nævne Skib eller Reder.

Mægler H. A. Grube, Marstal, mente, at det heldigste vilde være, om Mæglerne indgav Beretning, hvilket han ikke tænkte, disse kunde have noget imod, da man hverken behøvede at nævne Skib eller Navn og saaledes ikke kom nogens Interesser for nær.

Konsul Olsen bemærkede, at han havde forstaaet Formanden saaledes, at det kun var de Afslutninger, der var under Raterne, som skulde indberettes;

naar det var alle Afslutninger, der ønskedes indberettede, kunde han tiltræde H. A. Grubes Forslag.

R. S. Hansen, Thurø, kunde ligeledes slutte sig til Grube; det er nemlig ikke tilstrækkeligt at faa indberettet de Afslutninger, der er sluttet under Raten, man maa ogsaa kende dem, der er sluttet over for at faa et Overblik over, hvorledes de til enhver Tid fastsatte Rater har virket.

Det vedtoges at anmode Mæglerne om at indgive Beretning til Forbundet om Fragtslutningerne og at lade Vedtægternes § 8 udgaa og foretage de i denne Anledning nødvendiggjorte Ændringer af § 7.

Direktør Th. Pickhard, Altona, (Formand for „Verband Deutscher Küstenschiffer“), omtalte de forskellige tyske Foreninger og fremhævede, at Forholdene var saaledes, at man fra tysk Side uden særlige Foranstaltninger kunde tiltræde tyske Foreninger, men at der fordredes en Del Statutændringer før man kunde indtræde i udenlandske Foreninger. Denne Meddelelse toges til Efterretning.

Formanden oplyste, at der i Følge Vedtægterne paa nærværende Aarsmøde nærmere skulde fastsættes Bestemmelse om Repræsentanternes Funktionstid; Repræsentantskabet foreslog: „Repræsentanterne vælges for et Tidsrum af 2 Aar. Første Gang i 1908 afgaar Halvdelen ved Lodtrækning, men i Tilfælde af at Antallet af Repræsentanter er ulige, afgaar først Mindretallet. Genvalg kan finde Sted. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt, naar Halvdelen er mødt“.

Dette Forslag vedtoges.

Formanden. Det viser sig, at det nuværende Kontingent, 6 Øre pr. Reg.-Ton Brutto, ikke er tilstrækkeligt, naar der skal virkes kraftigt. Repræsentantskabet har ment at burde foreslaa Kontingentet forhøjet til 10 Øre pr. Reg.-Ton Brutto. Jeg beder Medlemmerne modtage dette Forslag med fornøden Velvilje, og jeg skal tilføje, at Forbundet har gjort saa megen Gavn for Medlemmerne, at man nok maa kunne gaa med til denne Forhøjelse.

J. Ph. Jørgensen, Thorsø, anbefalede at gaa med til de 10 Øre. Det høster vi ind mange Gange, og naar vi skal virke, maa vi have noget at virke med.

J. C. Carlsen, Marstal, var bange for, at nogle Medlemmer paa Grund af Kontingentforhøjelsen skulde melde sig ud. For sit eget personlige Vedkommende var han villig til at gaa med.

J. Ph. Jørgensen gjorde gældende, at hvis Forbundet skulde bestaa, maatte Kontingentet forhøjes; han frygtede ikke for, at Medlemmer vilde udmelde sig, fordi Kontingentet blev forhøjet med 4 Øre.

R. S. Hansen bemærkede, at et Skib paa 200 Reg.-Tons Brutto med det foreslaaede Kontingent af 10 Øre vilde komme til at betale 20 Kr. aarlig og henviste til Beretningen, hvor det vilde ses, at man for Træ til Frankrig havde opnaaet en Fragtforhøjelse af 3 Frcs. pr. Std.; ovennævnte Skib, som kan laste 125 Stdr., har saaledes opnaaet en Merfragt af 375 Frcs. for en eneste Ladning. Med en saadan Fragtforhøjelse som har været gennemsnitlig for det første halve Aars Vedkommende og betydelig højere til Dato, kunde han ikke tro, at nogen Reder vilde have noget imod at betale 4 Øre mere pr. Reg.-Ton.

J. C. Carlsen kunde fuldtud slutte sig til de faldne Udtalelser angaaende Fragtforhøjelsen, men han vilde ikke gerne bebrejdes noget, naar han kom hjem, derfor var han fremkommen med sin tidligere Udtalelse.

J. Ph. Jørgensen fremdrog et andet Bevis for, at Fragterne havde hævet sig. Fragten for Byg til Norge havde tidligere været 40 Øre pr. Ctnr. for større Skibe; nu var den 50 Øre pr. Ctnr. Et Skib, der laster 200 Tons, har altsaa her en Merfragt af 200 Kr.

Formanden oplyste, at Fragten af Cement fra Aalborg til Königsberg, der før var 40—50 Pf. nu var 65—85 Pf. Man har tidligere ment, at Udførsel blev umuliggjort med en Fragt af 50 Pf., men Erfaringen viser imidlertid det modsatte.

R. S. Hansen meddelte, at da Forbundet blev startet, var det oprindelige Forslag til Kontingent 10 Øre, men af Hensyn til Udlandet var det blevet nedsat til 6 Øre.

Skov, Esbjerg, var glad ved Forbundets Arbejde og kunde, som Repræsentant for de Skibe han havde med at gøre, godt være med til 10 Øre. Da nu § 8 bortfalder, kunde man maaske gøre sig Haab om at faa en Del flere Skibe med i Forbundet.

Kapt. Jensen, Hellerup, forespurgte, om man ikke kunde stille Kontingentforhøjelsen for de mindre Skibes Vedkommende i Bero til Afdelingens Generalforsamling i Vinter; naar dette fremkom som et Forslag paa Generalforsamlingen, var der sikkert ikke noget i Vejen for, at Afdelingen gik med.

H. A. Grube bad Forsamlingen huske paa, at hvis der ikke havde været Modstand angaaende Kontingentet fra Norges Side, saa vilde et Forslag fra Marstal om 8 Øre være blevet vedtaget ved Startningen; han mente derfor, at man godt kunde gaa med til de 10 Øre. Vi kan ikke klare os med 6 Øre, naar Forbundets Interesser skal varetages paa en tilfredsstillende Maade.

Formanden anbefalede det fremsatte Forslag til Vedtagelse og mente, at Kapt. Jensen var enig med ham i, at man nok ved den mindre Afdelings Generalforsamling let vilde kunne overbevise Medlemmerne om, at den foretagne Kontingentforhøjelse var betimelig og nødvendig og i Medlemmernes egen Interesse.

Alb. E. Boye kunde godt forstaa J. C. Carlsens Standpunkt til den foreliggende Sag, men naar Forbundet i Følge Repræsentantskabets Udtalelser ikke kan styres eller bestaa med det nuværende Kontingent, saa er en Forhøjelse jo nødvendig.

Det vedtoges enstemmigt at forhøje Kontingentet til 10 Øre pr. Reg.-Ton Brutto.

Formanden: Paa det nuværende Aarsmøde skal det bestemmes, hvor næste Aarsmøde skal afholdes. Repræsentantskabet foreslaar Kjøbenhavn paa Grund af dens centrale Beliggenhed, ogsaa for Udlandets Vedkommende. Det er dermed ingenlunde Mening at fastslaa, at Aarsmødet stadig vil være at afholde i Kjøbenhavn. Forslaget vedtoges.

Rudbjerg, Lysekil, indledede en Forhandling om enkelte Mæglerfirmaers illoyale Modstand mod Rederne og paapegede nærmere, hvor skadelig den Fragtspekulation, der udførtes af visse Mæglere, var for Redernes Interesser. Naar Taleren her fremdrog denne Sag, ønskede han at udtale, at man ikke tænkte paa at gaa angrebsvis til Værks, men kun at forsvare sine berettigede Interesser. Hvor man ser, at Mæglere krydser Redernes Interesser, der maa man skride ind.

De efterfølgende Talere var alle enige i at fordømme den Spekulation, der enten direkte eller indirekte er til Skade for Rederibedriften.

Konsul Olsen var enig med Indlederen i, at der toges de mest energiske Forholdsregler, og han var meget stærkt imod de Mæglere, der spekulerer i Fragtslutninger.

Rudbjerg: Vi vil ingens Fordærv, vi vil kun forsvare os selv.

Kapt. Jensen: At Mæglere spekulerer i Fragtslutninger har man haft flere Eksempler paa i Königsberg, og vi har dem maaske ogsaa her i Kjøbenhavn.

R. S. Hansen: Hvor utroligt det end lyder, er det i mange Tilfælde Mæglerne, der ødelægger Fragtmarkedet. Hvis det ikke kan lykkes med det gode at modarbejde denne Fragtspekulation, maa man søge at boykotte saadanne Mæglere.

J. Ph. Jørgensen kunde fuldt ud slutte sig til de forskellige Udtalelser, der var fremkommen, og han haabede, at „Dansk Søfartstidende“ ret stærkt vilde udtale sin Misbilligelse mod de Mæglere, der spekulerer i Fragtslutninger.

Formanden var glad ved, at dette Spørgsmaal var rejst fra Vestküstens Sjøfartsförenings Side, og lovede, at Repræsentantskabet skulde tage det under Behandling og søge at finde de bedste Veje til dets Løsning, da det var et af de Spørgsmaal, der hører ind under Forbundets Virksomhed.

H. A. Grube kunde slutte sig til de Udtalelser, der var fremkommen; det var nødvendigt at modarbejde den omtalte Klasse af Mæglere, og han stillede i denne Anledning følgende Resolution, der vedtoges enstemmigt med Akklamation:

„Generalforsamlingen udtaler i Anledning af det rejste Spørgsmaal sin alvorlige Misbilligelse mod de Mæglere, der modarbejder Sejlskibsredernes økonomiske Interesser, og opfordrer Repræsentantskabet til ved alle til dets Raadighed staaende lovlige Midler at søge fremdraget Navnene paa de paagældende Firmaer.“

Efter en Frokostpavse foretoges Valg af Repræsentanter og Suppleanter. Repræsentanterne genvalgtes med

Undtagelse af Havnefoged Møller, Svendborg, der ikke ønskede Genvalg; i hans Sted valgtes C. V. Petersen, Svendborg. Da Forbundets Vedtægter i Følge det indmeldte Tonsantal tillader, at der er 6 Repræsentanter, valgtes, med særlig Hensyn til de mindre Skibe, Alb. E. Boye, Marstal. Til Suppleanter genvalgtes: C. W. Clausen, Marstal, H. C. Petersen, Marstal, R. W. Rasmussen, Thurø, og som ny tiltrædende R. P. Lolk, Troense, N. E. Smith, Marstal og Skov, Esbjerg. Repræsentantskabet bestaar saaledes af følgende:

Formand Konsul P. Rechnitzer, Aalborg, Næstformand R. S. Hansen, Thurø, Repræsentanterne C. V. Petersen, Svendborg, H. A. Grube, Marstal, H. Petersen, Marstal, Alb. E. Boye, Marstal, med henholdsvis følgende Suppleanter: Schou, Esbjerg, R. P. Lolk, Troense, R. W. Rasmussen, Thurø, C. W. Clausen, Marstal, Hans C. Petersen, Marstal og N. E. Smith, Marstal.

Formanden oplæste en Skrivelse fra Hr. Aug. Frisk, Riga, med hvem Forbundet korresponderer angaaende Tilslutning af de russiske Redere. Skrivelsen udtalte betydelig Sympati for Forbundets Virksomhed og toges til Efterretning.

Næstformanden, Mægler R. S. Hansen, foreslagde Spørgsmaalet om Minimalrater, som jo er et Hovedpunkt for Foreningens Virksomhed. De Minimalrater, der blev vedtagne paa Fællesmødet den 25—27. Februar 1907, og som forelaa trykt her paa Mødet, havde jo vist sig meget praktiske, men naturligvis klæbde der Mangler ved dem, som man først gennem Brugen havde faaet Øjnene op for. Der maatte derfor en Revision til, og da man fra alle Sider i Forsamlingen var enig om, at denne ikke kunde ske paa selve Mødet, men maatte henlægges til et Udvalg, enedes man om at nedsætte et saadant, som straks efter Mødets Slutning kunde tage fat paa dette Arbejde. Efter en Del Forhandlinger om den nærmere Form for dette Udvalgs Arbejde, vedtoges det, at Udvalget skulde have besluttende Myndighed, saaledes at det ikke skulde være nødvendigt at forelægge det Resultat, man naaede til, til Vedtagelse, men dette skulde uden nærmere Vedtagelse være forbindende i den Affattelse, som Udvalget enedes om. Udvalget, som straks efter Mødets Slutning traadte sammen, kom til at bestaa af, fra Tyskland: Direktør Pickhard og Kaptajn H. Bardenhagen; fra Norge: Konsul Olsen, fra Sverrig: Rudbjerg og Direktør Johnson, samt endelig fra dansk Side af Mæglerne Hansen, Grube og Boye samt Reder N. E. Schmidt og Sekretær Rasmussen.

Pickhard omtalte, hvor vanskeligt det vilde være at opnaa Samarbejde med de hollandske Redere. Grunden var særlig den, at disse Skibe var i Stand til at arbejde billigere end andre. Man var indenfor de tyske Foreninger betænkt paa at ansøge Regeringen om, at man ved Arbejderne ved Ems og Dortmund Kanalen kun befragtede tyske Skibe. Maaske kunde man herigennem opnaa at udøve et Tryk paa de hollandske Foreninger, der kunde føre til et Samarbejde.

Hermed var Dagsordenen udtømt, og efter at Skibsreder J. C. Carlsen paa Forsamlingens Vegne havde bragt Formanden og Repræsentantskabet en Tak for det Arbejde, der var udrettet, blev Mødet hævet.

Kjøbenhavn, d. 3. Oktober 1907.

Konsul Johan Hansen har i forrige Uge nedlagt sit Mandat som Medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse.

„Nationaltidende“ har i den Anledning søgt Konsulen, der gav følgende Forklaring paa den opsigtsvækkende Mandatnedlæggelse:

For nogen Tid siden rejste jeg i „Dansk Søfartstidende“ Spørgsmaalet om Sammensætningen af „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“, som efter min Mening ikke længere var tidssvarende. Dette førte til, at jeg senere bragte Sagen frem i „Dansk Dampskibsrederiforening“, som vedtog at rette en Henvendelse til Fællesrepræsentationen. Jeg kom saa til Stede paa et Møde i Fællesrepræsentationen og fremlagde mit Synspunkt, og Resultatet blev, at Fællesrepræsentationen vedtog at sætte to Redere til ind i Repræsentationen og anmodede Dampskibsrederiforeningen om at udpege disse. Paa et senere Møde i Rederiforeningen foreslog Direktør Adolf Carl at udvælge Skibsreder Martin Carl og mig selv. Herimod protesterede imidlertid Direktør Kronman, der hævdede, at dette ikke kunde forliges med min Stilling som Medlem af Grossererersocietetets Komité. Jeg hævdede, at det fra gammel Tid var Skik, at en Reder sad i Komitéen, som derigennem havde den ofte nødvendige Kontakt med Skibsfarten, og at jeg var mig bevidst ved mange Lejligheder at have talt og virket for et Samarbejde. Hr. Martin Carl udtalte, at et saa ekstraordinært Forslag som Direktør Kronmans krævede en Motivering, hvilken Hr. Kronman imidlertid pure nægtede at give, idet han tilføjede, at hvis jeg indvalgtes, vilde han træde tilbage. Spørgsmaalets Afgørelse udsattes saa til et senere Møde.

Da der hengik flere Maaneder, uden at jeg hørte mere om Sagen, bragte jeg den frem paany i et Møde i Mandags, idet jeg udtalte, at hvis Hr. Kronmans Mening deltes af mine Kolleger, agtede jeg at nedlægge mit Mandat som Medlem af Dampskibsrederi-Foreningens Bestyrelse. Hr. Adolf Carl udtalte, at han ikke delte Hr. Kronmans Anskuelse og heller ikke troede, at de andre Medlemmer gjorde det. Han foreslog imidlertid paany at udsætte Sagens Afgørelse paa ubestemt Tid.

Som Følge heraf har jeg nu nedlagt mit Mandat og agter at trække mig tilbage fra Foreningen, for hvilken jeg altid har arbejdet med den største Interesse.

Jeg er grundig ked af personlige Chikanerier, og det forekommer mig heller ikke, at Medlemmerne i Foreningen viser den tilstrækkelige Interesse, naar der til et Møde, ved hvilket der anmodes om talrig Repræsentation, kun møder tre Medlemmer.

Fiskefartøjers Lanterneføring. Frederikshavn, d. 30. September. (Ritz. Bur.). Ved Søforklaringen i Anledning af en Kollision i Læsø Rende mellem Fiske-damperen „Gadus“ af Hamburg og Kutteren „Karen“ af Skagen er det konstateret, at Kutteren bærer Skylden for Sammenstødet, idet den ikke førte de reglementerede Lanterner, da den uden Toplanterne var under Sejlads ved Motorkraft. Paa Forespørgsel erklærede Skipperen, at han ingen Steder havde at anbringe Toplanterne, og at han desuden var alene paa Dækket, skønt det var tyk Taage. Hans Arbejde bestod i at dreje paa Taagehornet, passe Motoren og Sejlene, styre og holde Udkig, medens den øvrige Besætning var til Køjs. — „Karen“ er forsikret for 10,000 Kr., Bjergelønnen er 3,500 Kr.

Barken „Ingeborgs“ Forlis. Som tidligere meddelt kolliderede i August Maaned Dampskibet „Arawatta“, tilhørende „Australasian Steam Navigation Co.“ i Sydney, med den danske Bark „Ingeborg“ af Odense, der var paa Rejse fra Wellington til Newcastle (N. S. W.). Barken sank, kort efter at Sammenstødet havde fundet Sted. Om de nærmere Omstændigheder ved Kollisionen bringer „The Townsville Daily Bulletin“ følgende Meddelelse:

Syv Mand af Barkens Besætning savnes og antages at være druknet. Navnene paa disse er: N. M. Schmidt (Kaptajn), George Harrison (18 Aar), George Telder (Sejlmager), Axel Gotfriedsen (16 Aar), Knud Johnson, Karl Filander og Emil Palmer. Otte Mand blev bjergtet og bragtes af „Arawatta“ til Brisbane; Navnene paa disse otte er: Karl Albertson (1ste Styrmand), John Sørensen (2den Styrmand), Charles Alfred Lewis, Adolf Benjaminsen, Franz Older (Steward), Ernst Kollerke, Hans Lusqder og Alex Kreutzlin.

Føreren af Damperen „Arawatta“ har berettet, at han om Morgenen den 14. August Kl. 2 T. 40 M. af den vagthavende Styrmand blev varskoet om Afstanden fra Port Stephens Fyr. Han faldt derpaa i Søvn, men kunde næppe have sovet i mange Minuter, før han vækkedes ved, at Damperen kolliderede. Øjeblikkelig begav han sig op paa Broen og saa da, at hans Skib var karamboleret med en stor Bark, som viste sig at være „Ingeborg“. Da Skibene kom klar af hinanden, lod han to Baade sætte i Vandet, og disse reddede tre Mand af Barkens Folk, medens fem andre allerede havde bjergtet sig om Bord paa Damperen, som forblev paa Ulykkesstedet til Kl. 6 T. 15 M., uden at man i den Tid saa noget til Resten af den sunkne Barks Besætning. Damperen fortsatte derpaa sin afbrudte Rejse, idet den ikke havde faaet saa stor Skade, at den behøvede at søge Nødhavn.

En af „Arawatta“s Passagerer har meddelt, at Damperen rante Barken agten for Fokkemasten, og saa snart Skibene skiltes, begyndte „Ingeborg“ at synke; et Par Minuter efter Kollisionen var Skibet forsvundet, og det er sandsynligvis de under Dækket værende Folk, der er druknet. Kaptaju Schmidt mistede Livet under heltemodige Bestræbelser for at redde Drengen Gotfriedsen. Kaptajnen kunde godt straks være sprungen om Bord paa „Arawatta“, men han vilde have Drengen med; imidlertid skiltes Skibene, og fra det Øjeblik forsvandt baade Kaptajn Schmidt og Drengen.

(„Nationalt.“)

Kaiser Wilhelm Kanalens Udvidelse. I Tilslutning til tidligere Meddelelser skal her efter „Ingeniøren“ gengives følgende: I Juni 1895 indviedes Kanalforbindelsen mellem Nordøen og Østersøen, efter at der var bygget paa den i 8 Aar. I de siden forløbne Aar er Skibsbygningsteknikken gaaet saa meget frem, at den ikke længe vil kunne opfylde Fordringerne om at danne en Vandvej saavel for Krigsskibe som for Handelsskibe. Medens hidtil 13,200 Tons var Maalet for Tysklands største Slagskibe, vil man nu følge Nabomagternes Eksempel og gaa til Bygningen af Skibe paa 18,000 Tons, og medens man ved Udarbejdelsen af Programmet for Kanalen kun forudsaa Skibe med en Længde af 145 m, en Bredder af 23 m og et Dybtgaende af 8,5 m, har de største Dampere nu Maalene 243,84 m, 26,82 m og 11,58 m, saa at de hverken kan passere Sluserne ved Kanalens Ender, eller passere denne, da Vanddybden kun er 9,0 m.

Den Udvidelse af Kanalen, der nu skal udføres, omfatter først Omlægning af de to mest krummede Strækninger, nemlig en 2 km lang Gennemgravning mellem to af Søerne ved den øvre Eider og en 3 km lang, ny Kanalstrækning mellem Broen ved Levensau og Slusen ved Holtenuu tæt ved Kiel. Dernæst bliver Kanalen uddybet 2 m, og Bundbredden forøges fra 22 m til 44 m; endvidere forsynes Kanalen med 4 Vendebassiner, og Vigestedernes Antal forøges fra 8 til 11. Ved hver Ende skal der bygges to ny Sluser, 330 m lange og 45 m brede. Endelig maa alle Broerne, med Undtagelse af de to Højbroer ved Grünenthal og Levensau ombygges. Jærnbandedrejebroerne ved Taterpfahl og Rendsburg skal afløses af Højbroer, der kræver 6 km lange Ramper paa hver Side af Kanalen, idet Stigningen er fastsat til

1:150. Vejbroen ved Rendsburg skal ombygges som Svingbro med 80 m Spændvidde, og endelig skal Vejbroen ved Holtenuu, der er en Pontonsvingbro, erstattes med en Højbro, for hvilken Konstruktion Terrænet her egner sig.

Medens det første Anlæg af Kanalen beløb sig til 156 Mill. Mk., vil disse Udvidelsesarbejder koste 221 Mill., og de antages at ville strække sig over 7—8 Aar.

Damperen „Lusitania“. Queenstown, d. 27 September. (Ritz. Bur.). Damperen „Lusitania“ er ankommen hertil fra New York. Den har tilbagelagt Rejsen i 5 Dage 4 Timer 19 Minuter. Undervejs blev den flere Gange sinket af Taage. Gennemsnitshastigheden har udgjort 22 $\frac{1}{8}$ Knob.

De transatlantiske Passagertakster. London, d. 26. September. (Ritz. Bur.). Dominion Linien har nedsat sin Passagertakst for 1. Kl. til 10 Pand Sterling.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Gros-serer Emil Vett er indtraadt i Bestyrelsen for „Dansk-russisk Dampskibsselskab“.

Flensborg Skibsbygnings Selskab, Flensborg, afholdt d. 28. September Generalforsamling. Det vedtoges at udbetale Aktionærerne 12 pCt. i Dividende.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Oktober Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket stiger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havet, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Lufttryksforskellen og med den Vindstyrken tiltager betydeligt udenfor Troperne. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Brd.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNV., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er den oftest NØ., men dog af og til stormende med Taage fra Retninger mellem SØ. og SV. Ved hele Guinea Bugtens Kyst forekommer Tornados. I Kamerun bliver Vejret nu mere stadigt. — Ved Kysterne af Kanada, Ny-Skotland og den nordlige Del af De forenede Stater er SV. og navnlig NV. Vinde hyppige; NV. Vinden bliver dog om Natten ofte helt floy tæt under Land. Ved Sydstaternes, særlig Carolinas Kyst forekommer ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er Vindforholdene foranderlige; „Northers“ er ikke sjældne, de indledes ofte af meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbyger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatoreale Grænse for NØ. Passaten er sammenlignet med September rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tiltager i Styrke, og Hyppigheden er for store Strækningers Vedkommende dobbelt saa stor som

i September. Melleu 20° og 60° V. Lgd., ulsaa midt paa Oceanet, forekommer de absolut hyppigst (hist og her over 20 pCt.), men inde ved Kysterne væsentlig sjældnere. Dog maa man stedse regne med daarligt Vejr i Omegnen af Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas, saa meget mere som Faren for Orkaner her træder til.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan, der nærmer sig, er en forstærket, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ. — navnlig naar der saamtidig indtræder svær Dønning af SØ. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bølge mod N. og NØ. og kommer sjælden ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnitlig høje Tryk, der hersker der.

Taage bliver sjældnere paa den amerikanske Side, om end Hyppigheden over Bankerne og mellem Sable Island og Sandy Hook endnu stadig overstiger 10 pCt. Ved Kanalen, i Biskaya Bugten og Syd paa indtil Lissabon, kan man vente 3 pCt. Taage. Syd for 35° N. Brd. kan Havet anses som taagefrit.

Is forekommer sjælden i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da frengaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. September, at der mærkelig nok endnu d. 10. og 11. August er truffet Is paa 43° 25' N. Brd. og 48° 50' V. Lgd. Meldinger om Is fra de forenede Damperruter forekommer kun sparsomt, og ikke siden 16., 18. og 24. August, saa det formodes, at dette Omraade imidlertid er bleven isfrit. I og ud for Belle Isle Strædet samt ved Labradors Kyst findes stadig en Del Is, som endnu en Tid vil være til Hindring for Skibsfarten.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. ⁷⁵/₁₉₀₇, afsagt d. 24. Septbr. 1907. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn paa S/S. „Grangesbergs“ Vegne.

Den 2. Juni d. A. om Eftermiddagen Kl. 6,40 grundstødte S/S. „Grangesberg“ af Rotterdam, ført af Kaptajn B. Meyer, i Taage ved Sydenden af Amager, paa Rejsen til Rotterdam med en Ladning af c. 9,800 Tons Jernerts. Da det viste sig umuligt for Skibet at komme af Grunden ved egen Hjælp, blev der signaleret efter Assistance, og næste Morgen ankom Bjergningsdamperne „Hertha“ og „Kattegat“ henholdsvis Kl. 6,35 og Kl. 7 til Strandingsstedet. Der afsluttedes derefter Bjergningskontrakt paa sædvanlige Betingelser, saaledes at Bjerglønns Størrelse skulde fastsættes af nærværende Ret. Skibet, hvis Amning før Grundstødningen havde været 22' 10" for og agter, laa paa Grunden 22' 6" for og 22' 9" agter, og ved Oplodning fandtes 21' Vand ved Forstævnen og 23' agter, Bunden var Sand, men hist og her med store Sten. Begge Bjergningsdampere forsøgte, til Dels understøttet af „Grangesbergs“ egen Maskine, at slæbe Skibet af Grunden, men uden Resultat. Ved Middagstid paabegyndtes derfor Løsning i forskellige Lægtene, der dels bragtes til Stede af „Hertha“, dels af Bugserbaade, med en Arbejdsstyrke fra Land af 70 Mand. Efter flere forgæves Forsøg lykkedes det endelig Kl. c. 2½ den følgende Nat at slæbe Skibet flot, efter at der først var udloset c. 300 Tons af Ladningen. Efter at „Grangesberg“ ved egen Maskine var gaaet ind

til Københavns Red, blev Skibet undersøgt af Dykker; det viste sig, at der uuder Bunden paa begge Sider var nogle Buler og Afskrabninger, men intet Brud eller anden Skade af Betydning. Skibet kunde derfor atter indtage den udloste Del af Ladningen og forsætte Rejsen.

Ved Stævning af 30. Juli d. A. til det indstævnte Firma, der har erklæret sig villig til at modtage Søgsmaal paa „Grangesbergs“ Vegne, har Citanterne indbragt Sagen her for Retten, hvor begge Parter har paastaet Bjerglønns fastsat efter Rettens Skøn og sig tillagt Sagens Omkostninger, hvorhos Citanterne paastaar sig tilkendt Renter af det Beløb, der maatte tillægges dem.

Efter de foreliggende Oplysninger maaler „Grangesberg“ 6,749 Brutto Register-Tons, er bygget af Staal i 1903 og har en Værdi af c. 854,000 Kr., medens Værdien af Ladningen var c. 105,000 Kr. og af Fragten c. 40,000 Kr. Vejret var stille og godt under Bjergningen, og denne var ikke forbunden med væsentlig Fare for Bjergerne. Værdien af de to nævnte Bjergningsdampere er anslaaet til ialt 210,000 Kr.

Efter samtlige saaledes foreliggende Omstændigheder, navnlig under Hensyn til den høje Værdi af det Bjergede, maa Retten anse en Bjergløn af 40,000 Kr. for passende, saaledes at Citanternes Godtgørelse for de til Bjerglønns fastsættelse fornødne Sagsomkostninger indbefattes i dette Beløb, af hvilket der vil være at tilkende Citanterne Renter som paastaet.

Dom i S. S. Nr. ⁶²/₁₉₀₇, afsagt d. 26. Septbr. 1907. Assurancemægler Georg Duncker i Hamburg mod Grosserer Rud. Schrader.

Det maa under nærværende Sag betragtes som værende *in confesso*, at Citanten Assurancemægler Georg Duncker i Hamburg har, som Mellemand mellem Indstævnte Grosserer Rud. Schrader og forskellige tyske Assuranceselskaber, for Indstævntes Regning tegnet Søforsikringer i disse Selskaber, og at han for de tegnede Policer har modtaget Præmierne af Indstævnte og indbetalt dem til Selskaberne, samt at Ristornobeløb, som Indstævnte havde Krav paa, ogsaa i flere Tilfælde er gaaet gennem Citanten og krediteret Indstævnte paa hans Mellemlægning med Citanten. Det er videre *in confesso*, at Citanten inden nærværende Sagsanlæg havde et Tilgodehavende hos Indstævnte paa Mark 742.22, og at han havde forsøgt at indkassere dette Beløb ved at trække en Veksels paa Indstævnte, som denne nægtede at acceptere.

Citanten søger sig nu tilkendt hos Indstævnte det foran nævnte Beløb Mark 742.22 samt Mark 11.75 i Omkostninger ved den forgæves trukne Veksels, med Renter og Sagens Omkostninger. Indstævnte, der som omtalt i og for sig anerkender Rigtigheden af Citantens Opgørelse, hvorefter han skylder denne Mark 742.22, mener sig ikke forpligtet at betale Omkostningerne ved Vekslen og gør derhos gældende, at han har et større Kontrakrav, som vil bevirke, at han intet skylder.

Hvad dette Kontrakrav angaar, har han nærmere forklaret, at en hel Del af de af ham tegnede Forsikringer er Væddforsikringer og som saadanne ugyldige, samt at han efter Sølovens Regler har Krav paa Ristorno, og han ønsker — efter haft fornøden Anstand — at have Lejlighed til at godtgøre, at Ristornobetingelserne er til Stede i alle de af ham omtalte Tilfælde.

Citanten har bl. a. gjort gældende, at Indstævnte i ethvert Fald intet Krav har paa ham for disse Ristornobeløb, idet han, selv om Ristornobetingelserne maatte være til Stede, kun vilde have Krav paa Assuranceselskaberne, ikke paa Citanten. Parternes Mellemlægning maatte derfor kunne paadømmes uden Frønskaftelse af de omtalte Oplysninger.

Parterne har derefter begæret Rettens Kendelse med Hensyn til Spørgsmaalet om det maatte have Interesse for Sagens Afgørelse at undersøge, om Ristornobetingelserne foreligger, idet Citanten, saafremt Kendelsen maatte

gaa i benægtende Retning, har begæret Dom efter sin ovenanførte Paastand.

Indstævnte har til Støtte for sin Paastand om, at Citanten er rette Sagvolder for saa vidt Kontrakravet angaar, henvist til, at Citanten som allerede anført har modtaget og kvitteret for Præmier og godskrevet ham for Ristornobeløb.

Herpaa vil der dog ikke kunne lægges nogen afgørende Vægt, især da der, efter hvad der foreligger, maa gaas ud fra, at der tidligere kun har været fremsat Krav fra Indstævntes Side paa Ristornobeløb i Tilfælde, der havde en ganske anden og klarere Karakter.

Da der nu maa gives Citanten Medhold i, at han i sin Egenskab af Mellemand ikke rettelig kan søges for Krav paa de paagældende Selskaber, findes det at maatte blive uden Interesse af de forannævnte Selskaber; der vil derfor være at give Dom efter Citantens Paastand, dog at de omtalte Mk. 11,75 ikke vil kunne til dømmes ham, da det hverken er oplyst, at Indstævnte havde forpligtet sig til at acceptere Vekslen, eller at denne Betalingsmaade har været almindelig Kutyme mellem Parterne.

Sagens Omkostninger findes at kunne sættes til 125 Kr.

S. S. Nr. 87/1907, afsagt den 26. September 1907. Westholsteinische Bank i Heide mod Kaptajn Bode, Fører af Dampskibet „Jørn Uhl“.

Ved en i Henhold til Plakat 30. November 1821 udtaget Stævning af 7. ds. til Indstævnte Kaptajn Bode som Fører af Dampskibet „Jørn Uhl“ har Citanten, Westholsteinische Bank i Heide, paastaaet en af ham d. 31. f. M. for et Beløb af 11,166 Rmk. 30 Pfennig i det i Amrum hjemmehørende Dampskib „Jørn Uhl“ foretagen Arrestforretning stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt, hvorhos han har paastaaet sig kendt berettiget til at lade gøre Udlæg i Skibet foruden for det Beløb, for hvilket Arresten er gjort, og som udgør Renter og forfaldne Afdrag paa en ved 1ste Prioritets Panteret i Skibet sikret Fordring stor 75,000 Rmk., tillige for Restkapitalen 67,000 Rmk., der efter stedfunden Opsigelse ligeledes er forfalden til Betaling med Renter af det samlede Beløb 5 pCt. p. a. fra Arrestforretningens til Stævningens Dato, og derefter 6 pCt. p. a. til Betaling sker, samt Arrestforretningens og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har givet Møde under Sagen, men har ikke taget til Orde under den mundtlige Procedure, da han ikke havde faaet Instruktioner fra vedkommende Rederi.

Under de foreliggende Omstændigheder findes denne Indstævntes Holdning at maatte forstaas som en Opfordring til Retten til at paadømme Sagen paa det foreliggende Grundlag.

Da den foran citerede Plakat ikke findes at hjemle den, der forfølger en i en Udlændings herværende Gods sket Arrest ved Stævning til Ihændehaveren, Ret til under Arrestforfølgningssagen at faa Eksekution for mere end det Beløb, for hvilket Arresten er gjort, med Renter og Omkostninger, vil Sagen kun kunne paadømmes forsaavidt dens Hovedtal angaar det fornævnte Beløb af 11,166 Rmk. 30 Pf., medens Sagen iøvrigt *ex officio* vil være at afvise.

Da vedkommende Panteobligation hjemler en Rente af mindst 5 pCt. p. a., og da et Beløb af 8000 Kr. af den Sum, for hvilken der er gjort Arrest, er skyldige Kapitalafdrag, bliver der af dette Beløb at beregne Renter 5 pCt. aarlig fra d. 31. August (Renten indtil denne Dag er indbefattet i Resten af den nævnte Sum) indtil d. 6. Septbr. d. A. inkl., og 6 pCt. af samme Beløb fra Stævningens Dato d. 7. September d. A. indtil Betaling sker, medens der af Resten 3166 Mk. 30 Pf. kun vil være at beregne Rente 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato.

Med disse Begrænsninger vil der være at give Dom efter Citantens Paastand. Arrestens Omkostninger udgør

32 Kr. 46 Øre, og deene Sags Omkostninger bestemmes til 200 Kr.

Matros-Certifikater.

Vi har modtaget følgende:

Naar jeg i min første Artikel har nævnt og foreslaaet Indførelse af Matros-Certifikater, saa var det maaske ikke unyttigt noget nærmere at udforme, hvorfor og hvorledes jeg har tænkt mig disse. Husker jeg ret, har Sagen tidligere været antydet, men noget klart om disse Antydninger staar der dog ikke for mig.

Det første Spørgsmaal synes mig maa blive: Er det berettiget at indføre saadanne? Hertil vil jeg da svare: Naar Sønæringsloven kræver, at den Mand, der løser Styrmandspatent, skal have faaret mindst 1 Aar som Matros i Sejlskib, da er det jo aabenbart, at Loven i denne Bestemmelse søger at skabe en Garanti for, at den Mand, til hvem Styrmandspladsen betroses, har fornøden Sømandsdygtighed og Indsigt; men hvor er den Garanti egentlig under de nuværende Forhold, hvor det er overladt til den enkeltes eget Forholdsbefindende, naar han vil lade sig paamønstre som Matros? Vel sandt, hvis han gør det og ikke er Pladsen voksen, kan han blive degraderet, og Kaptajnen kunde afmønstre ham som Letmatros — men hvor ofte mon det vil ske? Der er Journalindførsel og andet Vrøvl forbundet dermed.

De Krav, der lyder om Indførelse af Sømandsskab som Fag ved Navigationsskolerne, er de ikke netop fødte ud af den Følelse og den delvise Erfaring, at Folk, der faar Matrosnavnet i deres Søfartsbog og i Kraft deraf kan kræve Styrmandsbevis, ikke er i Besiddelse af den Færdighed og Indsigt, som burde følge med Matrosens Stilling.

Men saa maa det ogsaa være berettiget at skabe denne Garanti, om det endnu er muligt, hvad jeg bestemt tror, det er. Der er intet Haandværk i Land, ved hvilket en ung Mand selv bestemmer, naar han vil være Svend. Han maa staa sin Tid ud, og han maa som Regel gennem frivillig Svendeproeve godtgøre, at han har tilstrækkelig Indsigt i sit Fag. Derfor maa Mestrene være ham behjælpelig, saa han virkelig faar lært noget, og han maa hjælpe ham til at søge teknisk Skole i Læretiden. Noget tilsvarende, der kan hæve vor Sømandsstand, maa det være berettiget at indføre.

Det andet Spørgsmaal, jeg vil stille, er: Vil det være betimeligt?

For det første vilde derved den Fare bortfalde, at man vilde forsøge at lave Søfolk ved paa en Skole at give dem „en Omgang paa Maskinen“. Allerede dette er meget. Der vil som Helhed komme lutter unge Mænd med sømandsmæssig Indsigt paa Navigationsskolerne, og disse vil kunne faa det mest mulige Udbytte af Undervisningen. Dernæst vil vore Skibsførere og Styrmande blive mere interesserede i vor Ungdoms Oplærelse, derved vil der knyttes fastere Baand, og jeg tror, det vil noget modvirke den hyppige Skiften, hvorunder der nu ofte lides. Kommer en ung Mand et Sted, hvor han mærker, at der gives ham en god Haandarækning til at erhverve det Kendskab, han maa have, for at kunne faa sit Certifikat, da vil det blive en stærkt medvirkende Grund til ikke at skifte, og det vil kunne fremhjælpe et Læringsystem, der er bedre end det, der kendes f. Eks. fra England.

En ung Mand kan f. Eks. antages til Oplærelse indenfor et Rederi og forflyttes fra et Skib til et andet, eftersom Aarene gaar.

For det tredje vil vore unge have et bestemt og nærliggende Maal for deres Stræben fra den første Dag,

de gaar om Bord. Der klages i Kommissionens Betænkning over, at Maskinisterne gennengaaende staar paa et højere Trin i boglig Dannelselse end Sømændene. Dette er jo en naturlig Følge af den Lejlighed, disse har haft til at besøge en teknisk Skole i Læretiden og derved faa meget af Fritiden vel anvendt. Ganske det samme kan vi kun gennemføre i kostbare Skoleskibe, men noget af det vil kunne faas frem, naar de unge paa denne Maade opmuntres, ja næsten tvinges til at arbejde i Fritiden om de vil frem. Vier jo saa lykkeligt stillet, at vi har faaet en Haandbog i Sømandsskab, som man vel næppe har Mage til andet Steds. Gennem dennes Læsen vil sikkert ogsaa den almindelige Læselyst forøges, og efterhaanden som det lykkes at skaffe Biblioteker til alle vore Skibe (i Aar er der næsten 400 Bogkasser ude), vil denne Trang kunne imødekommes. Der er da givet vor Ungdom en stor Hjælp til Udfyldelse af den Tid, hvis Misbrug leder mange i Fordærv. Det vil højne vor Stand.

Og endelig: Nu har Rederne hævet Forbudet mod Mandskabets Fagforeningsdannelse. Rundt om i Fagforeningerne kræves der faglærte Arbejdere. Var det saa dog ikke rart, at det var faglærte Folk ogsaa i Sømændenes Forening. Der kan jo ofte i Forhandlingerne mellem Arbejderne og Arbejdsgivernes Organisationer være alvorlige, indgribende Spørgsmaal at afgøre, og det er Generalforsamlingen, der har den øverste Myndighed. Det er da af Betydning, at det ikke er en Flok Lærlinge, men Mænd, der tør forudsættes at have Ansvarsfølelse, man her skal betro maaske store Søfartsinteresser til. Det er mit Haab at vi indenfor vor Søfarteverden skal blive forskaanet for de oprivende Kampe, vi før har haft og stadig ser kæmpet andet Steds, at der altid maa være tilstrækkelig god Vilje og sund Sans paa begge Sider — men at Fagforeningen rummer ikke en Flok tilfældige Mennesker, der har valgt Søen maaske kun for kortere Tid, men virkelige Sømænd, oplærte i deres Fag og værdsættende deres Stand, det vil sikkert være en Hjælp til den rette Side.

For det tredje: Hvorledes bør denne Prøve ordnes? Jeg mener i Korthed saaledes: Enhver ung Mand, der har sejlet i fire Aar, hvoraf mindst de to og særlig det sidste med Sejlskib udenfor indskrænket Fart, kan indstille sig til Erhvervelse af Matros-Certifikat. Prøven aflægges som Regel hjemme og for en Kommission paa tre Medlemmer, maaske en Skibsfører, en Styrmand og en Matros.

Ved Prøven maa enten udføres eller forevises et Stykke nærmere fastsat Skibmands- og Sejlarbejde, der er udført om Bord, og der maa vedlægges Attest for denne Udførelse fra vedkommende Skibsfører. — Desuden gives 3 Spørgsmaal i et nærmere begrænset Afsnit af Kusk Jensens Bog. Gennemsnitskarakteren for bestaaet maa være mindst 4. Der skal dertil kunne gives særlige Opmuntringsdiplomer eller Medailler, eventuelt Præmier bestaaende særlig af Navigationsbøger o. lign. Mulig vil der kunne skaffes en Ordning, efter hvilken Prøven kan aflægges i fremmede Havne, hvor flere danske Skibe er sammen, og „Kommissionen sættes“. Kun den Matrossejlad, der erhverves efter Certifikatets Udstedelse, vil der kunne regnes med til Opnaelse af Styrmandsbevis. — Saadan omtrent!

Jeg har saa kun nogle afsluttende Bemærkninger om, hvad dette mulig kan tænkes at føre til, og dette er jo godt at overveje straks. Jeg tror snarere, det vil give Tilgang til Sømandslivet end Afgang. Dette er jo et Spørgsmaal, der er vigtigt, og ikke mindst for Tiden. Men jeg mener, at jo mere og bedre Forholdene kan ordnes, lige fra Drengen gaar til Søs, jo lettere vil det være for Hjemmene at overse, om den Vej frem til en Stilling er farbar, og med des større Tillid vil Hjemmene lade deres Sønner vælge Søen. Det er dog vist her Skoen trykker: Hjemmene har for Tiden ikke den Tillid til Søfarten som Helhed, at de tør betro deres Sønner til den. Jeg skal ikke filosofere over, om dette

er rigtigt af Hjemmene eller ej, jeg skal kun fastslaa Kendsgerningen. Den er jo forøvrigt let at faa Øje paa, thi lige saa vanskeligt det er med Tilgangen i Almindelighed, lige saa rigeligt er Tilbudet, saasomt der er Tale om Skoleskib, og det vist af den ganske simple Grund, at her mener Forældrene at have den ønskede Garanti, den de savner i den almindelige Skibsfart. Der er fremdeles i Danmark Drengene nok, hvis Hu staar til Søen.

Jeg ved vel, at den Indvending vil blive fremført, at den Vanskelighed, der nu er med at skaffe Folk, vil disse Certifikater let forøge. Men det tror jeg ikke er nødvendigt, thi Sømændene bør absolut stilles frivilligt overfor dem, kun maa de kræves af dem, der vil være Styrmand. Maaske kom man ind paa at give faglærte Matrosere en lidt større Hyre end Matrosere uden Certifikat; det kan Erfaringerne bedst klare. Der er jo ogsaa en Mulighed for, at Indførelsen af disse Certifikater kunde føre til, at man f. Eks. i Passagerskibe forlangte saa mange Certifikat-Matrosere, som er fornødne til Baadens Bemanding, men det vilde vel kun være et Plus og en Betyggelse.

Hovedsagen er at skabe en tilstrækkelig Garanti for, at vore Navigatører har den fornødne sømandsmæssige Indsigt, og det forekommer mig, at dertil vilde dette Skridt kunne væsentligt bidrage paa en god Maade. Jeg tror ogsaa, det vilde kunne være en Hjælp til at hæve Standen i egne og andres Øjne, og ikke mindst dette vilde jeg hilse med Glæde.

Sømandshøjskolen, Svendborg, Septbr. 1907.

Vilh. Rasch.

Fragtmarkedet.

Der har ikke fundet store Forandringer Sted siden vor sidste Meddelelse. Østen har holdt sig nominel, og Raten fra Kurrachee er 16/00, 16/6 to udsøgte Havne pr. Oktober. En enkelt Damper blev sluttet fra Saigon til fransk Havn til 25/6 pr. Oktober, og en senere Damper pr. 20. Oktober/10. November fik 22/6.

Sortehavet aabnede fast, og fra Sulina til L. H. A. R. betaltes 8/9, Hamburg 9/3, og Donauen sluttede op til 10/6, men kun for meget prompt Tonnage. Fra de russiske Sortehavspladser har der ikke været fragtet meget, men Situationen paa disse Pladser har nu forbedret sig, saaledes at Opholdet i Nikolajeff ikke overskrider 7 Dage. Azov har ikke fragtet meget, skønt der pr. Oktober Afskibning herfra er betalt 10/6 „any“. Fra Eupatoria til Libau er der sluttet til 13/ for Salt pr. medio Oktober.

Middelhavet har fragtet livligt til omtrent uforandrede Rater. Aleksandria fragtede en 4,400 Tons Baad til 8/3 Hull, 8/9 London pr. Oktober. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi: Huelva/U. S. 11/6 „free despatch“, og for Erts fra Bilbao er der fragtet til Cardiff 4/3, Newport 4/6, Middlesbro 5/6, og flere Baade er sluttet til Rotterdam til 5/4½ à 5/6.

Nordamerika har taget en Del Dampere, hovedsagelig for Bomuld, og fra Savannah til Liverpool eller Kontinentet betaltes 32/6 pr. September Afskibning, og fra 30/ til 31/9 pr. senere. Wilmington har betalt op til 27/6 pr. Oktober/November. Paa N. sluttedes der fra Golfen til 10/ U. K./Kontinentet og 12/ Middelhavet, men i Almindelighed venter man ikke noget stort Begær efter Tonnage.

La Plata Markedet kommer delvis bedre med for prompt og for Oktober/November Afskibning, men der har ikke været meget Begær efter Tonnage, og c. et

halvt Dusin Dampere var tilstrækkeligt til at dække Afskibernes Begær, og der betaltes 10/ à 10/6 fra lavere Havne, og 11/ fra Lorenzo Grænsen.

Østersøen holder sig vedblivende fast, dog synes St. Petersborg noget flovere, saaledes noteres der nu kun 30/ til West Hartlepool, medens der for en Uges Tid siden noteredes 31/ à 32/. Fra St. Petersborg kan der faas Mark 24½ pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, og 1/3 Hvedebasis London. Fra Windau noteres Frs. 33 pr. Favn Shortprops, og fra Libau noteres 1/ Havrebasis London. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi: 32/6 D/B. B. Kemi og Råfæs/Kings Lynn (650 Sldr.), 27/6 D/B. B. Hernøssand og Søderhamn/ West Hartlepool (700), 30/ pr. indtagen Favn Props Gamle Karleby/West Hartlepool (1,300 Favne), 40/ D/B., ¼ Boards Uleåborg/Preston (780).

Kulfragterne til Middelhavet er 3 d. lavere, og Port Said i Særdeleshed sikrer sig rigeligt af Tonnage til 3 d. à 6 d. mindre end sidste Uge. Iøvrigt er Kulmarkedet væsentlig uforandret, og blandt de sidste Befragtninger nævner vi: Tyne/Kronstadt 4/6 (2,400), Tyne/Pervau 8/ (1,200), Hull/Riga 6/ (2,700), Grangemouth/Svinemünde 4/9 (2,800), Tyne/Rønne 6/6 (1,100), Tyne/Aalborg 5/ (1,700), Tyne/Rotterdam 4/6 (1,800), Dunston/Barcelona 8/1½ (3,200), Tyne/Genua 7/ (5,300), Burntisland/Savona 8/ (2,200), Blyth/Aleksandria 7/ (5,200). Fra Cardiff blev der sluttet til 5/9 Kjøbenhavn (1,250), 7/ Stockholm (1,400), 6/9 Gibraltar (1,400), Frs. 8,50 Marseilles (4,500), 7/6 Genua (6,100), Venedig 8/3 (5,000), 6/4½ Port Said (4,800), 6/7½ Aleksandria (5,000), 7/6 Las Palmas (2,800/3,100), 17/ River Plate (4,600), 13/6 River Plate, Option Rosario 15/ pr. 5/25 November.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge, Vestsverig og Danmark til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er Fragtmarkedet — trods det at nogle saa vel engelske som franske Befragtere endnu vægrer sig ved at acceptere Redernes Fordringer fra Bottenhavet — fremdeles tilfredsstillende med tilstrækkelige Ladninger for den efterhaanden fremkomne Tonnage, og Raterne i denne Fart er konstante. Nogle Isfragter er fremdeles i Markedet, og dette i Forbindelse med, at flere Skibe er sluttet for Kornlaster fra danske Havne, bevirker, at Rederne ikke er henvist til de enkelte Landsdele for Udfragter, saa at Raterne holder sig faste.

Returfragter af Oljekager, Kornlaster fra franske Havne, Clay og Kul m. m. er fremdeles lønnende for den fremkomne Tonnage. Kultørnen er endnu lang paa de enkelte Havne.

At Fragtmarkedet for Sejlere i dette Aar, trods Skuffelser i forskellige Retninger saason færre Isfragter, mindre Køb af Trælaster til de forhøjede Varepriser m. m., har været betydelig bedre i dette end i tidligere Aaringer, tør i første Række betragtes som en Følge af Redernes Sammenslutning i Nordevropæisk Sejlskibsreder Forbund. Ikke alene er Rederne kommen i mere intim Forbindelse med hinanden, men desuden har denne Forenings Arbejde paa at modarbejde den tidligere saa almindelige Forhaandsbefragtning og ikke mindst de Mæglere, som modarbejder Redernes Interesser, sat saa god Frugt, at det maa forventes, at enhver Reder indmelder sin Tonnage i denne Organisation, der alt har bevist at Sammenhold er Magt.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

110 Sldr. Stav Umeås/Charlestown 42/6, 80 Sldr. D/B. Boards Kotka/Odense 25 Kr., 280 Tons Byg Bandholm/Kristiania 5½ Kr., 250 Tons Byg Nysted/Kotka 8 Rm, 350 Tons Byg Belthavn/Rotterdam 7½ Rm., 300 Tons Byg Stettin/Boston £ 11.5, 300 Tons Kul Boston/Nykjøbing S. £ 10.10, 400 Tons Kul Leithfjord/Bogense £ 10.10, 400 Tons Kul Wemyss/Heiligenhafen £ 10.

1,200 Tdr. Byg Nakskov/Kristiania 6½ Kr., 2,200 Tdr.

Byg Nakskov/Kristiania 5½ Kr., 330 Tons Grauit Norrkøping/Aberdeen 10/, 280 Tons Oljekager Petersborg/Danmark Rm. 20.

Der noteres bl. a.:

100/120 Sldr. Stav Nederkalix eller Skellefteå/Charlestown 42/6 à 45/, 100/150 Sldr. Stav Norrbotten/Themsen 40/ à 42/6 à 43/9, 100/150 Sldr. Stav Sydbotten/Themsen 37/6 à 40/, 100/140 Sldr. Skurlast Sydbotten/Fécamp eller Havre 48 à 50 Frs., 130/150 Sldr. Skurlast Finskebugten/Cherbourg 47 à 49 Frs., 150/200 Sldr. Skurlast Sydbotten/Rochefort 48 à 50 Frs., 90/110 Sldr. Stav Østnorge/Themsen 28 à 30. Kullaster fra Leithfjord til danske eller tyske Østersøhavne 10 à 11 £.

Angaaende de mindre Skibe, da ligger der stadig en mat Stemning over Korntrafikken fra Tyskland. Ogsaa Kønigsberg synes nu at være flovere, og det vil være vanskeligt at gennemføre 15 Mark for Skibe, som ikke er paa Pladsen, selv de Skibe, som har sluttet til 15 Mark, skal det være besværligt at placere. Danzig er noget lignende; der er sluttet til 5¾ Mark for Rug og til samme Rate for Stangjern til Kjøbenhavn. Fra Colberg og Rügenwalde er i sidste Uge sluttet nogle Skibe nærmest for Havre til omkring 5 Mark, og fra Stralsund og Greifswald 4 Mark for Rug; er det saaledes noget smaat med Laster fra Tyskland til Danmark og Sverig, da er der til Gengæld en Del Hvedelaster særlig til Kønigsberg og Danzig, ikke alene fra andre tyske Pladser, saaledes fra Rostock, Wismar og slesvigske Havne, men ogsaa fra Danmark, og gennemgaaende noteres og gennemføres 4½ à 5 Mark.

ab Kjøbenhavn er det for Tiden ret flovt; der er sluttet nogle Skibe igen for Hvede til Kaluar 3 Kr., Åhus 2¾ Kr., Ystad 2½ Kr. samt for Rapskager til Neksø 15 Øre.

ab danske Provinshavne udbydes foruden som bemærket Hvede til tyske Østersøhavne, ogsaa en Del Hvedelaster til Danmark og Sydsverig til 12—14 Øre, samt Byg til Kjøbenhavn til lignende Rater.

ab svenske Sundhavne er det noget vanskeligt at faa disponible Lervarelaster; der noteres iøvrigt til Aalborg 3½ Kr., hvortil der er sluttet Stettin, Kiel 3½ Mark, Danzig 5 Mark, Riga 4½ Mark, Reval 5 Mark.

ab Sydsverig er det uforandret; foruden hvad der er nævnt i sidste Beretning noteres Bloksten til til Petersborg 7½ à 8 Mark, Aberdeen 8/, samt Kortprops til Østkyst, Kulhavn 18/.

ab Halmstad noteres fra Kysten for Raasten 4½ Mark; der er ellers ret stille fra denne Plads.

Generalforsamlinger.

Helsingers Jernskibs- og Maskinbyggeri

afholdt d. 28. Septbr. aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Overdommer Rosenstand meddelte Aarsberetningen.

Omsætningen havde kun været c. Kr. 3,095,000 imod c. Kr. 3,525,000 f. A. Denne Nedgang bekræftede afgjort en af ham tidligere fremsat Mening, at Helsingør formentlig burde lægge Vægt paa Reparationer, da disse betalte sig bedst. Nybygninger maatte man selvfølgelig have, bl. a. for derved at holde den store Arbejdsstyrke samlet. Omsætningen i Reparationer var steget med 20 pCt. sammenlignet med f. A. Fortjenesten havde været den hidtil største, Kr. 766,000 imod Kr. 645,000 f. A. Arbejdsstyrken havde været 958 imod 994 f. A. Udgiftsforøgelsen paa Kul og Diskonto havde udgjort c. Kr. 27,000.

Arets Overskud var Kr. 505,785. Aktieudbyttet 7 pCt. Der herlagdes Kr. 86,511 til Reservefondet, hvorved dette havde opnaaet det bestemte Maksimum. Den egne Ulykkesforsikring havde lønnet sig godt; der var nu paa denne Konto c. Kr. 47,000 til Rædighed.

Pensionsfondet for Funktionærer og Mestre udgjorde Kr. 98,179. Overvejelserne om Pensionskassens Ordning var endnn ikke tilendebragt, men vilde formentlig snart være det.

Arbejdsforholdene havde i det hele været gode, naar undtages den bekendte Skibstømmerstrike. De med de forskellige Fag afsluttede Overenskomster gjaldt til 1910—11.

Selskabet havde naaret sit 25 Aars Jubilæum i Marts d. A. under særdeles gode Forhold.

Der var i Aar allerede 5 Dampskibe, flere Maskinanlæg, Dampkedler. Der var ikke meget paa Bestilling; men Værftet var optaget af store Reparationsarbejder til ind i Januar Maaned.

Grosserer Mathisen laandt, at Regnskabet tillod at give et større Udbytte end 7 pCt. Der kunde godt gives 10 pCt., Forskellen, de 3 pCt., gaves til Reservefondet, som Aktionærerne ikke kunde faa noget af.

Rosenstand: Man havde jo netop, som af ham for udtalt, troet at gøre Aktionærerne en Glæde ved denne store Hønlæggelse til Reservefondet. Dette var nu fuldt, og Reutehenlæggelsens Ophor vilde kunne føre Aktieudbyttet herefter med 1 pCt. At inde Reservefondet direkte komme Aktionærerne til gode, var en betænkelig Ting; et ordentlig Reservefond styrkede et Selskabs Kredit. Man vilde nu i Fremtiden kunne — i Lighed med Flensborgs Værft — danne et Dispositionsfond, hvorover man frit kunde raade. Selskabets Aktier var for en stor Del paa faste og ikke paa Spekulantens Hænder, — og derfor havde det gjort Bestyrelsen meget ondt, da man for et Par Aar siden kun kunde give 3 pCt., — og derfor havde man med velberaad Hu i Aar begrænset sig til kun at give 7 pCt. Havde man givet 10 pCt., vilde vistnok Kursen være gaaet i Vejret, men af den ovenangivne Grund ønskede man meget at undgå stærke Svingninger i Kursen.

Der gives Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Hr. P. Karberg.

(»Berl. Tidende«.)

Ugens Havarier.

Fenja, Dpsk. af Gølle, dor d. 24. f. M. paa Rejsen fra Aarhus til Rødkjøbing kom paa Grund paa Sprogø, er af Bjergningsdamperen »Helsingør« bragt flot og ind til Korsør, hvorfra det, efter at være bleven undersøgt af Dykker og befundet ubeskadiget, har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Louise, Dpsk. af Wismar, kom paa Rejsen fra St. Petersburg til Hjemstedet med Trælast paa Grund paa Hvideodde ved Ronne. Assistance blev afsnaet. Efter at en Del Dækslast var kastet over Bord, kom Skibet flot. Grundstødningen skete i taaget Vejr. Skibet er indkommet til Ronne for Dykkerundersøgelse samt for at indtage Kul. Den kastede Dækslast bliver bjerget af Fiskere.

Riga, 3/m. Skonnert af Riga, kom paa Rejsen fra Trångsund til Aarhus med Trælast paa Grund i Sundet ud for Snekkersten. Bjergningsdamperen »Bient« bragte Skibet flot og ind til Helsingør, hvorfra det sandsynligvis skal slæbes til Aarhus.

Karen, Fiskekutter af Skagen, kom i Læsø Reude i Kollision med Trawldamper »Gadu« af Hamburg; denne tog Kutteren, der blev ramt i Boven og blev læk, paa Slæb til Frederikshavn, men efter kort Tids Bugsering sank Kutteren, og Besætningen blev reddet om Bord i Trawldamperen og landsat i Frederikshavn. Kutteren, der var paa Rejse til Kjøbenhavn med en Ladning Rødspætter, sank paa 10 Favne Vand.

Efter senere Meddelelse er Kutteren blevet høvet af Svitfers »Viking« og med Assistance af deane og »»Expres« indbragt til Frederikshavn.

Jonas Sell, Dpsk. af Flensburg, grundstødt d. 27. f. M. paa Basserne paa Samsø. Er af Svitfers bragt flot og ind til Aarhus. Skibets Last er Kul.

Kullen, Dpsk. af Göteborg, kom paa Rejsen fra Lysekil til Kjøbenhavn med en Ladning Brøsten paa Grund ved Arildsleje. Svitfers assisterede Skibet flot, efter at en Del af Lasten var kastet over Bord. Rejsen er fortsat til Bestemmelsesstedet.

Agnes, Jagt af Aarhus, er i Aarhusbugten strandet og løbet fuld af Vand. Besætningen blev reddet om Bord i et andet Fartøj. Der gøres Forsøg paa at bjerge Skibet.

Peter Brahe, Barkskeib af Marihamn, kom paa Rejsen fra Lovisa til Rochefort med en Ladning Træ paa Grund ved Kastrups Kne. Svitfers har assisteret Skibet flot.

En russisk Skonnert, hjemmehørende i Riga, paa Rejse til Middelsbrough med Trælast, er kommet paa Grund paa Middelgrundden. Skibet søger ved egen Hjælp at komme flot.

Klara, Brig af Svendborg, paa Rejse fra Søderhamn til Frankrig med Trælast, har ud for Bulbjerg været i Kollision med Dampskib »Ivar« af Kjøbenhavn. »Klara« blev meget stærkt beskadiget, medens »Ivar« ikke tog nogen videre Skade. Briggen blev af Damperen indbugseret til Frederikshavn, hvorefter Damperen fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet Aarhus.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbøtaler sig med

alt. til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. CANADA

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 1. Oktbr.) Adolph Andersen, Schubert, ank. til Rouen 29. Septbr. fra Riga. — Alexandra, Rahe, afg. Kristiania 21. Septbr. til Boston. — Algarve, Borries, afg. Denia 28. Septbr. til Malaga. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Riga 30. Septbr. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Havre 25. Septbr. til Tunis. — Antwerpen, Madsen, afg. Riga 28. Septbr. til St. Petersburg. — Arkansas, Petersen, dokker her. — Arno, Strubberg, ank. Marseille 27. Septbr. fra Port Vendres. — Axelhuus, Soelberg, ank. hertil 30. Septbr. fra St. Petersburg. — Baron Stjernblad, Kofod, ank. Kongsborg 29. Septbr. herfra. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 27. Septbr. hertil (p. Ouessant 30. Septbr.) — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 29. Septbr. til New York. — Chr. Brøberg, Nielsen, ank. Tarragona 30. Septbr. fra Marseille. — Chr. IX, Helm, ank. hertil 30. Septbr. fra Libau. — Dagmar, Bogvad, afg. Sunderland 29. Septbr. til Marseille. — Douro, Mortensen, p. Brunshüttel 30. Septbr. for Oporto. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 19. Septbr. til Baltimore. — Frederik, Thomsen, ank. London 29. Septbr. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Lovisa 28. Septbr. fra Borgå. — Georgios I, Sorensen, ank. hertil 30. Septbr. fra Newcastle. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 26. Septbr. til Kristianssand. — Hengest, Harder, ank. Sktsskær 29. Septbr. fra Ljusne. — Hjelm, Sorensen, afg. herfra 30. Septbr. til Stockholm. — I. C. Jacobsen, Petersen, p. Dartmouth 30. Septbr. for Oneglia. — Jolantha, Simonsen, afg. Riga 28. Septbr. til Antwerpen. — Kasa, Hansen, ank. Hull 22. Septbr. fra Kongsborg. — Kentucky, Andersen, p. Portofness 29. Septbr. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. Libau 28. Septbr. til Hull (p. Holtenau 30. Septbr.). — Kursk, Gommesen, ank. hertil 28. Septbr. fra Dankeque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Windau 29. Septbr. herfra. — Louise, Kruse, afg. Bordeaux 29. Septbr. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 13. Septbr. til New

York. — L. P. Holmblad, Gotthardt, ank. hertil 26. Septbr. fra Boston. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 25. Septbr. fra St. Petersburg (dokker her). — Moskva, Meldahl, afg. Cadix 30. Septbr. til Lissabon. — Nicolai II, Knæs, ank. Boston 25. Septbr. fra Kristiania. — Nishnij Novgorod, ank. Antwerpen 25. Septbr. fra Riga. — Nordjylland, Kragh, afg. Dunkerque 1. ds. hertil. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Palermo 30. Septbr. til Marsala. — Omsk, Jønsen, ank. Windau 30. Septbr. herfra. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 24. Septbr. fra Kristiania. — Perm, Christensen, p. Holtenau 30. Septbr. for Nakkov. — Pregele, Olsen, ank. Hull 25. Septbr. fra Libau. — Ribehuus, Bonnellykke, ank. hertil 30. Septbr. fra Riga. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 31. Aug. fra Newport. — Tiber, Beck, afg. herfra 28. Septbr. til St. Petersburg. — Tyr, Thaugen, ank. hertil 30. Septbr. fra Windau. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 21. Septbr. til New York. — Valdemar, Johnsen, afg. Bergen 1. ds. hertil. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Riga 29. Septbr. fra St. Petersburg. — Viking, Meyer, ank. Funchal 30. Septbr. fra Las Palmas. — Ceres, Gad, afg. Seydisfjord 27. Septbr. til Kysten. — Esbjerg, Struve, afg. Reykjavik 30. Septbr. til Vestlandet. — Holar, Swan, ank. Thorshavn 28. Septbr. fra Leith. — Laura, Aasberg, ank. Thorshavn 30. Septbr. fra Eskefjord. — Skalholt, Larsen, afg. Reykjavik 28. Septbr. til Nordlandet. — Thyra, Mikkelsen, afg. Reykjavik 27. Septbr. til Leith. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 1. ds. fra Leith.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. fra Blyth 28. Septbr. til Lübeck. — Michael Onthonkoff, Harboe, afg. fra Blyth 29. Septbr. til Kronstadt. — Generalkonsul Fallisen, Kundsén, ank. til Kronstadt 28. Septbr. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. til Kronstadt 25. Septbr. — Helmer Mørch, Thorsø, afg. fra Jacobstad 28. Septbr. til Dunkerque. — Excellence Pleske, Christensen, afg. fra St. Petersburg 29. Septbr. til London. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. til Hull 26. Septbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. fra Grimsby 28. Septbr. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til

Fowey 25. Septbr. — Johan Siem, Nielsen, afg. fra St. Petersborg 28. Septbr. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Methil 28. Septbr. til Newfairwater.

Danmark. Ausgar Madsen, auk. til Kolding 27. Septbr. — I. N. Madvig, Hahu, ank. til Hull 21. Septbr. — Hamlet, Kæse, afg. fra Grangemouth 28. Septbr. — Helge, Olsen, ank. til Bremen 25. Septbr. — Kolf, Olsen, ank. til Kroustadt 14. Septbr. — Niels R. Finsen, Mathiesen, auk. til Bremen 15. Septbr.

Dannebrog. Amalieborg, Petersen, ank. til Rotterdam 29. Septbr. — Brattingsborg, Sueuson, auk. til Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Newcastle 26. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til St. Petersborg 29. Septbr. — Frederiksborg, Hauken, ank. til Swansea 25. Septbr. — Jonsborg, Mathiesen, auk. til Hull 18. Septbr. — Kronborg, Jensen, auk. til Riga 27. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Aalborg 28. Septbr. — Skanderborg, Jensen, auk. til Hull 28. Septbr. — Stjerneborg, Lund, afg. fra Kjøbenhavn 27. Septbr. — Søborg, Fischer, ank. til West Hartlepool 28. Septbr. — Uranieborg, Schmidt, auk. til Kjøbenhavn 28. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, auk. til Ghent 28. Septbr. — Marselisborg, Andersen, auk. til Huelva 17. Septbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Archangel 25. Septbr. — Skodsborg, Schultz, auk. til St. Petersborg 23. Septbr. — Tuborg, Agerlin, ank. til Hull 9. Septbr. — Ulfsborg, Eriksen, auk. til Sunderland 30. Septbr. — Vordingborg, Petersen, ank. til Methil 1. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, auk. til Stettin 28. Septbr. — Jægersborg, Larsen, afg. fra Koivusaari 23. Septbr. — Kalundborg, Nielsen, ank. til St. Petersborg 1. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Methil 29. Septbr.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. fra Repola 28. Septbr.

Svendborg. Svendborg, Møller, ank. til Ghent 26. Septbr. Peter Mærsk, Bergesen, afg. fra Ghent 1. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Pernau 25. Septbr.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, auk. til Bilbao 27. Septbr. — Nancy, Nielsen, ank. til Methil 27. Septbr. — Nautik, Nielsen, passeret Frederikshavn 24. Septbr. til Pasages. — Nordsoen, Gram, ank. til Burntisland 26. Septbr. — Nexos, Basse, passeret Helsingør 30. Septbr. til Rouen. — Fylla, Christensen, auk. til Hamburg 28. Septbr. — Gorda, Iversen, afg. fra Grimsby 28. Septbr. til Nizza. — Hobe, Hauken, auk. til Stockton o. Tees 29. Septbr. — Cito, Thøgersen, auk. til Kings Lynn 23. Septbr. — Napoli, Bruich, ank. til Esbjerg 28. Septbr. — Bodil, Larsen, ank. til Methil 30. Septbr. — Dagmar, Mathiasen, auk. til Methil 30. Septbr. — Norma, Nielsen, afg. fra Altona 27. Septbr. til Königsberg. — Alfa, Udall, afg. fra Jersey 30. Septbr. til Frederikshavn.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Rotterdam 22. Septbr. — London, Bom, ank. til Kiel 24. Septbr. — Paris, Tholander, afg. fra Repola 28. Septbr. til Velzen. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Pillau 28. Septbr. til Heplotsund.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. fra Blyth 26. Septbr. til Kronstadt. — Wien, Brink, afg. fra St. Petersborg 27. Septbr. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. fra Blyth 29. Septbr. til Swinemünde.

Form. Sara, Jensen, auk. til Sunderland 30. Septbr. — Helene, Sørensen, auk. til Rotterdam 29. Septbr. — Agnete, Petersen, afg. fra Methil 28. Septbr. til Wismar. — Herma, Hansen, afg. fra Grangemouth 28. Septbr. til Norresundby. — Alice, Schultz, afg. fra Horsens 28. Septbr. til Methil. — Sjælland, Sonnielsen, ank. til Korsør 1. ds. — Bornholm, Abrahamson, afg. fra Burntisland 27. Septbr. til Kiel. — Nautn, Madsen, ank. til Kiel 30. Septbr.

Ære. Emanuel, Hansen, auk. til Helsingør 24. Septbr. — Erindring, Nielsen, ank. til Kotka 25. Septbr. — Euighedeu, Jensen, ank. Tayport 25. Septbr. — Helgeuws, Knudsen, ank. til Marstal 27. Septbr.

Frem. Austa, Bagger, auk. til Kjøbenhavn 29. Septbr. — Vera, Thing, afg. fra Ghent 1. ds. til Rendsburg. — Freja, Nielsen, ank. til Windau 30. Septbr. — Hertha, Rasmussen, auk. til Sønderborg 30. Septbr.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Trelleborg 29. Septbr. — Roma, Larsson, afg. fra Aalborg 30. Septbr. til Ystad. — Tor, Hærsted, ank. til Danzig 29. Septbr.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. fra Oxelosund 30. Septbr. til Rotterdam. — Edison, Sørensen, ligger i Methil. — Fulton, Jørgensen, ligger i Bremen.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. fra Sunderland 28. Septbr. — Sigurd, Petersen, auk. til Kronstadt 25. Septbr. — L. H. Carl, Stabell, ank. til Boulogne 28. Septbr. — Erik II, Mahnecke, ank. til St. Petersborg 25. Septbr. — Volmer, Jørgensen, afg. fra Sunderland 28. Septbr. — Dan, Petersen, ank. til St. Petersborg 30. Septbr. — Uffe, Lorenzen, afg. fra Repola 1. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Lovisa 28. Septbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Calais 29. Septbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Repola 27. Septbr. — Skjold, Mathiesen, ank. til Riga 2. ds. — Hulldan, Hansen, ank. til Hankipudas 30. Septbr. — Olaf, Jor-

gensen, afg. fra Kallerød 30. Septbr. — Sveud II, Jensen, auk. til St. Petersborg 27. Septbr. — Harald, Schmidt, afg. fra St. Petersborg 29. Septbr. — Magnus, Hveysel, afg. fra Riga 28. Septbr. — Ivar, Juul-Larsen, ank. til Aarhus 30. Septbr.

Viking. Bjorn, Danholt, ank. til Kronstadt 28. Septbr. — Vagn, Mahnecke, ank. til Nantes 1. ds. — Ulf, Drescher, ank. til Antwerpen 22. Septbr. — Leif, Huus, ank. til Repola 1. ds.

Heimdal. Helga, Olsen, ank. til Blyth 1. ds. — Martha, Christensen, afg. fra Neder Calix 24. Septbr. — Elna, Rathje, ank. til Archangel 1. ds. — Therese, Pedersen, afg. fra Blyth 26. Septbr. — Simone, Møller, afg. fra Sunderland 27. Septbr. — Jeanne, Löffler, ank. til Wearmouth 29. Septbr. — Vera, Riso, ank. til Burntisland 29. Septbr. — Anine, Leth, afg. fra Skeletø 1. ds. — Daisy, Lagesen, ank. til Tynen 1. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. fra St. Petersborg 28. Septbr. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. til Methil 24. Septbr. — England, Andersen, ank. til Hull 1. ds. — Hølland, Poulsen, ank. til Kjøbenhavn 28. Septbr. — Rusland, Schmidt, ank. til Ostende 30. Septbr.

Kjøbenhavn. Russia, Poulsen, ank. til Rotterdam 1. ds. — Carl Heeksher, Starck, ank. til Libau 26. Septbr. — Normannia, Eriksen, afg. fra Methil 27. Septbr. til Kronstadt. — Livonia, Skov, ank. til Rotterdam 27. Septbr.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Tynen 30. Septbr. — Gallia, Nielsen, auk. til Dordrecht 29. Septbr. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. fra Riga 27. Septbr. til Dordrecht. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Sunderland 30. Septbr. til Stettin. — Kantonien, Rasmussen, ank. til Königsberg 29. Septbr.

Inga. Flaandria, Nielsen, ank. til Kiel 29. Septbr. — Carbonia, Mathiasen, afg. fra Kalundborg 30. Septbr. til Königsberg. — Estonia, Winckler, ank. til St. Petersborg 26. Septbr.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til London 1. ds. — Selandia, Troensegaard, afg. fra Königsberg 28. Septbr. til Hull. — Frumentia, Andersen, ank. til Malmö 25. Septbr.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til Tynen 30. Septbr. — Ingrid, Winther, ank. til Riga 28. Septbr. — Karen, Eriksen, ank. til St. Petersborg 25. Septbr.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. til St. Petersborg 20. Septbr. — Allan, Nielsen, ank. til Aarhus 29. Septbr.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Villadsen, afg. fra Riga 28. Septbr. til Ghent. — Jens Bang, Kusk-Jensen, ank. til Riga 30. Septbr. — Margrethe, Lund, ank. til St. Petersborg 17. Septbr. — Hønuing, Clemmensen, afg. fra Methil 30. Septbr. til Aalborg—Struer.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Normandie, Schmidt, passeret Helsingør 1. ds. til Calais. — Slesvig, Svarrer, afg. fra Königsberg 28. Septbr. til Methil.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. fra St. Petersborg 24. Septbr. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Baratsland 1. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. fra St. Petersborg 25. Septbr. — Urania, Clausen, auk. til Hull 25. Septbr. — Svend, Petersen, ank. til Boness 1. ds.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brøsen, afg. fra Kjøbenhavn 2. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Methil 30. Septbr. I. D. S. Adolph, Hintze, auk. Ghent 30. Septbr. — N. G. Petersen, Bloch, ank. til Dordrecht 30. Septbr. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Wismar 27. Septbr. — E. M. Dalgas, Møller, afg. fra Viborg 25. Septbr. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. til Kronstadt 30. Septbr. — St. St. Blicher, Christensen, afg. fra Brahestad 29. Septbr.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til Hankipudas 26. Septbr. — Clara, Magleby, afg. fra Methil 30. Septbr. til Kjøbenhavn. — Kai, Kurtzhals, afg. fra Swinemünde 1. ds. til Burntisland. — Erik, Poulsen, afg. fra Methil 30. Septbr. til Kjøbenhavn. — Axel, Christensen, ank. til Newfairwater 29. Septbr. — Josey, Damm, ank. til Hull 30. Septbr. — Hugo, Steen, afg. fra Newfairwater 28. Septbr. til Sundsvall. — Asger Ryg, Thorcelin, afg. fra Neustadt 1. ds. til Hernösand. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. til Kings Lynn 23. Septbr. — Ulrik Holm, Boncelycke, ank. til Uleåborg 23. Septbr. — Willh. Colding, Frederiksen, ank. til Grimsby 27. Septbr. — Angautyr, Holm, ank. til Kronstadt 28. Septbr. — Bogatyr, Nielsen, auk. til Methil 29. Septbr. — Farmatyr, Nielsen, ank. til Hankipudas 28. Septbr. — Veratyr, Villadsen, ank. til Methil 28. Septbr. — Absalon, Graun, ank. til Rotterdam 29. Septbr.

Internationalt Dampskibs- og Bjørgnings Co. Lady Funness, Clausen, afg. fra Kjøbenhavn 24. Septbr. Annette Funness, Larsen, afg. fra Hull 27. Septbr.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Svendborg 29. Septbr. — S. S. Tydskland, Danstrup, ank. til Pernau 28. Septbr. — Frankrig, Friis, afg. fra Hungerburg 28. Septbr. — Belgien, Nielsen, afg. fra Windau 29. Septbr.

Sejlskibe.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, ank. til Jacobstad 27. Septbr. — Etia, Andersen, afg. fra Thisted 30. Septbr. til Hobroffjord. — Ella, Storm, afg. fra Lemvig 27. Septbr. til Kristianssand.

Ronne. Argus, Holm, ank. til Aalborg 24. Septbr. — Courcer, Jacobsen, ank. til Karlskrona 24. Septbr. — Sigurd, Han-

sen, ank. til Oscarhamn 23. Septbr. — Mercantil, ank. til Juelsminde 26. Septbr. — Freja, auk. til Malmo 26. Septbr. — Herman Olsou, ank. til Kjøbenhavn 27. Septbr. — Clara Marie, ank. til Kjøbenhavn 27. Septbr. — Laurentine Emilie, Andersens, ank. til Karrebæksminde 27. Septbr.

Svendborg. Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Dunckerue 21. Septbr. — Jens, Eriksen, ank. til Vemys 23. Septbr. — Blossing, Larsen, ank. til Masnedsund 23. Septbr. — Norden, Andreassen, ank. til Dysart 24. Septbr. — Union, Olsen, ank. til Flensborg 25. Septbr. — Katrine, Hausen, ank. til Flensborg Fjord 25. Septbr. — Gefiou, Rasmussen, passeret Sletten 23. Septbr. — Ellen Kirstine, Petersen, passeret Dragor 25. Septbr. — Zenitha, Jensen, ank. til Gøteborg 25. Septbr. — Olga, Rasmussen, ank. til Norrköping 25. Septbr. — Leif, Andersens, ank. til Kjøbenhavn Red 25. Septbr. — Danmark, Huitfeldt, ank. til St. Petersborg 26. Septbr. — Palleson, Jensen, ank. til Burntisland 26. Septbr. — Henry Brooke, Rasmussen, passeret Dragor 25. Septbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Havre 25. Septbr. — Zampa, Petersen, ank. til Great Yarmouth 27. Septbr. — Valdemar, Andersen, ank. til Dagefykke 27. Septbr. — Vega, Rasmussen, ank. til London 16. Septbr. — Gæa, Petersen, ank. til Boston 27. Septbr. — Guldberg, Jørgensen, ank. til Folkestone 27. Septbr. — Odin, Andersen, ank. til Rudkjøbing 28. Septbr. — Solon, Rasch, ank. til Gøteborg 27. Septbr. — Lindhardt, Madsen, ank. til Aarhus 28. Septbr. — Slosvig, Hofmann, ank. til Lolals 28. Septbr. — Anna Kirstine, Hansen, ank. til Odense 28. Septbr. — Embla, Mikkelsen, ank. til Børgense 30. Septbr. — Gefion, Rasmussen, ank. til Hobro 28. Septbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til Kolding 28. Septbr. — Capella, Hansen, ank. til Holmestrand 29. Septbr. — Lvo, Jensen, ank. til Boness 30. Septbr. — Niols, Nielsen, ank. til Gefse 29. Septbr. — Martin, Wilde, ank. til Umeå 28. Septbr.

Æro. Haabet, Eschen, ank. til Borgå 24. Septbr. — Apollo, Albertsen, ank. til Kjøbenhavn 24. Septbr. — Eos, Christensen, ank. til Ilfracombe 23. Septbr. — Hansigne, Clansen, ank. til Hemoor an der Oste 24. Septbr. — Kirstine Jensen, Rauhauge, afg. Pontieux 24. Septbr. for Hnll. — Malfridur, Hansen, ank. til Pillau 25. Septbr. — Elise Marie, Olsen, ank. til Libau 25. Septbr. — Valkyrien, Weber, ank. til Støge 24. Septbr. — Aron, Andersen, ank. til Pillau 25. Septbr. — Castor, Albertsen, ank. til Pillau 25. Septbr. — Abba, Petersen, ank. til Boston 25. Septbr. — Marie, Østermann, ank. til Aarhus 24. Septbr. — Villi, Knudsen, ank. til Skutskær 24. Septbr. — Albertina, Kromann, ank. til Aberduwey Red 24. Septbr. — Viking, Weber, ank. til Nykjøbing Falster 24. Septbr. — Salus, Bager, ank. Kjøbenhavn Red 23. Septbr. fra Sundsvall til Kirchwaal. — Rolf, Christensen, ank. til Movillo 25. Septbr. for London Derry. — Danmark, Knudsen, ank. til Hamburg 26. Septbr. — M. Hay, Petersen, ank. til Fogo 25. Septbr. — Karen, Albertsen, ank. til Stralsund 26. Septbr. — Valborg, Johansen, ank. Kjøbenhavn Red 24. Septbr. fra Umeå til Schielam. — Hejmdal, Eriksen, ank. Kjøbenhavn Red 26. Septbr. fra Hernosand Distrikt til Dakar. — Immanuel, Bager, ank. til Dieppe 26. Septbr. — Freden, Andersen, ank. til Havre 26. Septbr. — Emilie, Hansen, ank. til Kjøbenhavn 26. Septbr. — Gloria, Fabricius, ank. til Kristiansand 27. Septbr. — Norden, Rasmussen, ank. til Pillau 27. Septbr. — Merkur, Friis, afg. Kønigsberg 25. Septbr. til Umeå. — Anne, Mikkelsen, ank. til Rio Grande do Sul 26. Septbr. — Th. Lohse, Bøve, ank. til Norrköping 27. Septbr. — Maagen, Mortensen, afg. Labrador 27. Septbr. til Gibraltar. — Hydra, Christensen, ank. til Dieppe 27. Septbr. — Alf, Hansen, ank. til Nykjøbing 27. Septbr. — Jobanne, Stegmann, ank. til Norresundby 27. Septbr. — Saga, Olsen, ank. til Raumo 28. Septbr. — Norma, Christensen, ank. til Mostyn 30. Septbr. — Alma Marie, Hansen, ank. til Stonehaven 30. Septbr. — Nauta, Størke, afg. 28. Septbr. fra Labrador til Gibraltar. — Argo, Clansen, ank. til Rio Grande 28. Septbr. — Æro, Christensen, ank. til Storneyer 30. Septbr. — Pampa, Svendsen, ank. til Haderslev 30. Septbr. — Johanne, Østermann, ank. til Boness 30. Septbr. — I. A. Kromann, Christensen, afg. 26. Septbr. fra St. Petersborg til Biguise. — Industri, Rauhauge, ank. 24. Aug. til Indian Tichle (Labrador). — Mariano, Andersen, ank. til Grangemouth 30. Septbr. — De tvende Brødre, Bøve, ank. til Grangemouth 30. Septbr. — Johanna, Hansen, afg. Swansea 29. Septbr. til Soderhamn.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Pyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Smaalands-Farvandet. Laaland N.-Kyst. Bandholm Havn. Den 15de Oktober 1907 tændtes ved Bandholm Havn to hvide, faste Ledefyr, der holdt overet leder i den gravede Rende fra Knækket Ø. for Hollændergrund til Havneøen. Flammens Højde: 16 og 26 Fod. Forfyret vises fra en Pæl i Kuuthenborg Park, 2/4 Kbl. S. t. Ø.

for Havnens S.-Hjørne. Bagfyret vises fra en Pæl 1 Kbl. S. 21° V. fra Forfyret. Brændetid: 1ste September—1sto April.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. **Sundet.** Malmö. Paa det Ø.-lige Pierhoved ved Malmö tændtes den 19de Oktober 1907 et Blinkfyrr, der hver 4 Sek. viser rodt Et-Blink. Der er ikke Vagt ved Fyret. Flammens Højde: 31 Fod.

Samtidig forandres Fyret paa det V.-lige Pierhoved til at vise grønt, fast Lys fra N. 81° V. til N. 6° Ø., hvor det nu viser rodt Lys.

Det grønne Lys overet med det hvide, faste Lys i Malmö indre Fyr vil da lede i Indsejlingsrenden til Malmö. 55° 36' 59" N. Br. 12° 59' 38" Ø. Lgd.

Stockholms Skærgaard. Tjårfven. Vod Tjårfven er Lystonterne, som viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., un udlagt til Forsøg.

Finland. **Finske Bugt.** Helsingfors Distrikt og Hangö. En rød og hvid Stage med rodt Kors er i 35 Fod Vand ndsat ved Haksalöref, 6 1/2 Kbl. S. 10° Ø. fra Haksalö S.-Spids. 60° 15' 45" N. Br. 25° 42' 45" Ø. Lgd. En rød og hvid Stage med Kost er i 26 Fod Vand udsat S. for 7 Fods Grundeu Sunnantill, 1/2 Kbl. S. 10° V. fra Vestra Sunnantillsgrunden S.-Pynt. 59° 49' 13" N. Br. 22° 56' 9" Ø. Lgd.

Ålands Øer. Paa Stora Stegskär Ø.-lige Del er tændt et rodt og hvidt vekslende Fyr, der lyser fra N. 43 1/2° V. gennem N. til N. 1 1/2° Ø. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 4 1/2 Kml. Lille, hvidt Fyrhus. 60° 0' 58" N. Br. 19° 57' 40" Ø. Lgd.

Paa Sandö V.-Pynt er tændt et Fyr, som viser rodt Hørtigblink fra N. 38° Ø. til N. 28° Ø., hvidt og rodt vekslende Lys fra N. 28° Ø. til N. 24 1/2° Ø., grønt Hørtigblink fra N. 24 1/2° Ø. til N. 55 1/2° V., rodt Hørtigblink fra N. 55 1/2° V. til S. 32° V., hvidt og rodt vekslende Lys fra S. 32° V. til S. 25° V., grønt Hørtigblink fra S. 25° V. til S. 15° V. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Lille, hvidt Fyrhus. 60° 4' 25" N. Br. 20° 25' 47" Ø. Lgd.

Rusland. **Riga Bugt.** Dvina. Shusterholm og Jlikeslikoj Fyr er ødelagte. 57° 2' N. Br. 24° 4' Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. **Kristianiafjord.** Drøbak. Paa den Strækning af Kristianiafjord, som ligger uden for Drøbak mellem Skinheltangen og N.-Pynten af Nordre Kaholmen, skal Dampskibe paa 800 Netto Register Tons og derover gaa langsomt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. **Nordmarsch.** I Nordmarsch Fyr er indsat en Lysvinkel med rodt, fast Lys fra N. 61 1/2° V. til N. 51 1/2° V. Den angiver V.-Enden af Ledefyrinlien Grosse Düne—Steenodde paa Amrum. Synsvidden: 6 Kml. 54° 37' 39" N. Br. 8° 32' 0" Ø. Lgd.

Holland. **Zuiderzee.** Sloot. Stamtønde Nr. 2 i Sloot er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 2 med Diamant, da den ligger ved Adskillelsen mellem Sloot og den Del af Schnittengat, der fører til Houkes Havn. Om Vintoren ombyttes den med en rød og sort vandret stribet Vager med Diamant; denne er nu udlagt. 52° 53' N. Br. 4° 55' Ø. Lgd.

Zeegeat van Gooree. Lens. En c. 1/2 Kbl. lang, smal Grund med 17 Fod Vand og en mindste Dybde af 14 Fod, har dannet sig i Lens; den strækker sig i Ø. og V. paa 51° 49' 9" N. Br. 4° 5' 31" Ø. Lgd.

Schelde. **Bocht van Walsoorden.** I Zuidergat er en Stamtønde Nr. 31 a udlagt i 22 Fod Vand. 51° 22' 59" N. Br. 4° 2' 36" Ø. Lgd.

I Stedet for Stamtønderne Nr. 16 og 20 i Everingen ombyttes fremtidig om Vinteren Stamtønderne Nr. 15 og 19, begge med afkortet Kegel, med sorte Vagere; ovenfor Bat ombyttes Spidstønde Nr. 38 med Ballon med en rød Vager.

Vinterafmærkningerne er begyndt.

I Holland er Vinterafmærkningerne begyndt.

Brilsche Gat. Westplaat. Vraget af Skibet »Douglas«, som laa paa Westplaat, er borttaget til 7 Fod undor daglig Lavvande. 51° 55' 16" N. Br. 4° 1' 24" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Skotland V.-Kyst. Island of Islay. Churn Island. Omtrent den 15de Oktober 1907 tændtes paa Churn Island, c. 1 Kml. S. for Ardmore Point, et Blinkfyrr, der hver 15 Sek. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 82 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret. 55° 40' N. Br. 6° 1' V. Lgd.

Loch Linnhe. Lady Rock. Omtrent den 15de Oktober 1907 tændtes paa Banken paa Lady Rock, 5 Kbl. S. 40° V. fra Lismore Fyr, et hvidt Blinkfyrr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Morke 4 Sek. Flammens Højde: 29 Fod. Der er ikko Vagt ved Fyret. 56° 27' N. Br. 5° 37' V. Lgd.

Sound of Jura. Lowlandmans Bay. Omtrent den 15de Oktober 1907 ombyttes Kugletønden ved Nine Feet Rock, i Lowlandmans Bay, med en Lystønde, der hver 10 Sek. viser hvidt To-Blink. 55° 52' N. Br. 5° 52' V. Lgd.

The Small Isles. Sandy Island. Omtrent den 15de Oktober 1907 tændes paa Saudy Island Ø.-Ende et Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser Et-Blink, Blink 2 Sek., Morke 4 Sek. Flammeus Højde: 102 Fod. Der er ikke Vagt ved Fyret. 57° 2' 45" N. Br. 6° 28' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Atlanterhavet. Georges Bank. Den hvide Opmaalings-Klokke-tonde Nr. 3 ved Georges Bank ligger paa 41° 11' 0" N. Br. 68° 18' 3" V. Lgd.

Cap Verdes Øer. Ilha da Boa Vista. ØSØ. for Ilha da Boa Vista er Kompasset upaalideligt inden for 7 Kml. Afstand fra Øen.

Azorerne. Ilha de S. Miguel. Ved Yderenden af Bolgebryderne paa Ilha de S. Miguel er Tønden ombyttet med en Lystonde.

Newfoundland S.-Kyst. Trepassy Harbor. Powles Head. Taage-signalen paa Powles Head gives nu med en Diaphone, som giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed, skilt af Pauser paa 112 Sek. Bygningen er hvid og staar SØ. for Fyrtårnet, Hornet vender mod S. 46° 41' N. Br. 53° 24' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Broad Sound. Skonnerten »Phincas H. Gay« er sunket i Broad Sound Indløb i 10 Fv. Vand. En Lystonde, der viser hvidt, fast Lys, er ndlagt tæt NØ. for Vraget, fra The Graves Fyr i N. 68½° V. og fra Boston Fyr i N. 10½° V.

Vestindien, Meksikanske-Bugter, Karaibiske-Hav.

Mexiko. Yucatan. Celestun Fyr SV. Vraget af Dampereu »Union« ligger sunket i 2½ Fv. Vand, 7, Kml. S. 54° V. fra Celestun Fyr. 20° 46', N. Br. 90° 32' V. Lgd.

Cuba. Paa Cuba gives Storm-Signaler paa forskellige Steder. Signalerne er saaledes:

Et hvidt, trekantet Flag over et rødt Flag med sort Firkant i Midten betyder NV. Storm.

Et hvidt, trekantet Flag under et rødt Flag med sort Firkant i Midten betyder SV. Storm.

Et rødt, trekantet Flag over et rødt Flag med sort Firkant i Midten betyder NØ. Storm.

Et rødt, trekantet Flag under et rødt Flag med sort Firkant i Midten betyder SØ. Storm.

To røde Flag med sort Firkant i Midten betyder, at en Orkan eller en overordentlig farlig Storm nærmer sig.

Signalerne hejses paa en af Masterne paa Central Meteorological Station i Havana, og i de andre Havne paa Steder, hvor de bedst kan ses fra Ankerpladsen.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Ved Rio Grande do Sul kunde Bønnen i Juli 1907 i 13 Dage passeres af Skibe med et Dybgaacende af 11, Fod.

Escalvada Island. Den 21de August 1907 tændes paa Escalvada Island et hvidt Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser Et-Blink. Flammeus Højde: 86 Fod. Synsviddens: 15 Kml. 20° 43', S. Br. 40° 25', V. Lgd.

Chili. Mocha Island. Anegadiza. Fyret paa Anegadiza Pynt viser To-Blink hver 30 Sek., Blink 3 Sek., Morke 7 Sek., Blink 3 Sek., Morke 17 Sek. 38° 23', S. Br. 73° 53' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Isole Pontine. Isola di Ponza. Ved Fyret paa Punta della Guardia, Isola di Ponza S.-Spids, foretages Forsøg, hvorfor Fyret er upaalideligt.

Malta. I Oktober 1907 ligger to Tønder 1, Kml. S. 43° Ø. fra Dellimara Fyr. De ligger ½ Kbl. fra hinanden i N. 43° V. og S. 43° Ø. Det er forbudt at gaa imellem dem. I samme Tid er tre røde Tønder med Stage og Bur ndlagt saaledes: En paa Outer Muns Ciar Rock, 2, Kml. N. 43° Ø. fra Dellimara Fyr, en 1½ Kbl. S. 82° Ø. fra samme Fyr, og en 1½ Kbl. S. 3° Ø. fra samme Fyr. Dellimara Fyr: 35° 49' N. Br. 14° 33', Ø. Lgd.

INDHOLD:

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund. — Kjøbenhavn, den 3. Oktober 1907. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Matros-Certifikater. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4699

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

til Desinfektion, Udryddelse af Roter og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Kolding Fyrværkerifabrik

Priselønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

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.)

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	98 ¹ / ₄	93	93 ¹ / ₄
Danmark.....		74 ¹ / ₂	76
Norden.....		94 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....		69	69 ¹ / ₄
Carl.....		92 ³ / ₄	93
Dannebrog.....		90	91
Skjold.....		69	70
Urania.....		52 ¹ / ₂	54
Union.....		74	75
Dampsk. af 1896.....		89 ¹ / ₂	90
Hejmdal.....		102	104
Østasiatiske.....	131 ³ / ₄	131 ³ / ₄	132
Østersøen.....		85	88
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		89	90
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		22	22 ¹ / ₂
Foren. Bugser-Selsk.....		65	70
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		101	103
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....		100	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96 ¹ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.....		87 ¹ / ₄	89
4 % — — 2. Serie..		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 ¹ / ₄	87 ³ / ₄
4 % — — 7. — ..		92	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 8. — ..		91	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92 ¹ / ₄	93
Aktier.			
Nationalbank.....	145	145	145 ¹ / ₄
Privatbank.....	120 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	120 ¹ / ₄
Landmandsbank.....		129 ³ / ₄	130
Handelsbank.....	135 ¹ / ₂	135 ¹ / ₄	135 ³ / ₄
Grundejerbank.....	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	91 ¹ / ₂	— ³ / ₄	91 ¹ / ₂
Helsingørsk Jærnsk.....	95 ³ / ₄	— ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Sukkertabr.....	172 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	172 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....		141 ¹ / ₄	141 ¹ / ₂

Veckelkurser d. 1. Oktober 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.26	18.21
Paris.....	72.70	—
Amsterdam.....	151.10	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. Oktober 1907.

Russiske Noter.....	216.20
4 % Russiske Consols.....	76.40
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	69.25
5 % Mexikanske 1899.....	100.50
5 % Rumænske Stats.....	100.00
4 % — — 1890.....	91.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

"Foren. Dampsk." 2,000, "Ny foren. Dampsk." 10,000, "Kbhvn." 28,000, "Carl" 2,000, "Neptun" 2,000, "Dansk-Russisk Dampsk." 20,000, "Østas. Komp." 24,000, "Skjold" 12,000, "Dampsk. af 1896" 3,000, "Hejmdal" 2,000, "Danmark" 4,000, "Norden" 2,000, "Nordsøen" 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Euetfabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

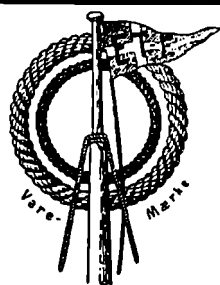
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaudriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trætes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7.



Esbjerg
Tovværks-Fabrik
Hamp- Kokus- Manilla-
Tovværk
til staaende og løbende
Gods, Portøjnings- og Slæbetrosser.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Proviensbyer.

Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. 134.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

**Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.**

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

PRIMA BUNKER-KUL.**B^D BLUMENFELD.****HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Københavns ny Sandkagebageri

B. F. Abrahamsons Eftf. A. S. Jørgen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i København hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jorduhn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbm. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffakter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.

Fans hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

J. Melander,
Telf. Blikkeplads. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxø Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Sandballast

leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives. „S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 20 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkestilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse. Vedkommende har Styrmandseksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 5 Aar saavel om Bord i Sejlsom Dampskibe. Billet, mrk. „274“, modt. Bladets Kontor.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Prisor.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

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 C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR,** Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallien

paa lægges varm — 1/10¹¹ tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen paa lægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dæk.

Vi tillader os herved at meddele, at vor hidtidige Forretningsbestyrer Hr. Aksel Bjørkløf ikke mere er i vor Forretning, men at Hr. Karl Pettersson er valgt til midlertidig Forretningsbestyrer.

Kotka Hamnarbetare andelsforening.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat



er det **bedste** i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe. Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdssens, Nordby, Fanø.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarier
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Søkort

fra det kgl. Søkort Arkiv. Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets Kort. Lager af Imray's Kort. Nautiske Bøger. **Nyt!** **Nyt!**

Privat Telegraf Code
Kr. 1.50.

Blankensteiners Eftf.
Capt. Wm. Jensen.
Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

De private Assurandører i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22³.

Telegram-Adresse:
Copensuro

Telefon-Nr.
42

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 7. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. telefon 120.

Bjærg-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

S. Houllberg, Lille Strandræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Lejr.-Adr.: P. Schou. elf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, av. Skibsfører. Autoriseret orhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's ft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
befaler sig med alt til faget benævnte
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmédaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5698. Telef. 5698.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
f. v. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klassen Hus. V.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1692.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: "Hansenco"

Cronstadt
Tigr.: "Hansen"

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsforening Stufverl forening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.

Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmeild“.

Hecks her & Søn,

Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

**Husk ———
Petersen-Faxe's**

Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

Emil Starck

Skibsmægler.
Åbo. Finland.
Telegr.-adr. „Starcken“.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816

Udgivet af et Aktieselskab.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS**
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATAL



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBE
LUDVIG BRØNNUM**
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 5

H. Steensen's
Margarine

„3 STJERNE“ & „EXTRA TAFFEL“

Anvendes af Landets største Rederier
og leveres i **hermetisk** Pakning til

Skibsbrug

Prøv engang ufortølet 18 Kl.
1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeir
3 Fl. rød Lamego Portvin
anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner
ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 328

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldsejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampsejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyet Sejl, solidt forarbejdet, lever virkelig billigt

Undersøg selv Sag

Skriv om Prøv af Dug, dis sendes altid f

F. N. Halmø
Telefon 229

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 2

Telefon: Palæ 470 x.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeninge

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Oktober 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN

Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Toldbodvej 22.
Amlante

Tekn. Maskinhandel. Eneforhandler af



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrause og
Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisterske, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1631. Sekretariatet H 1638.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresser: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særlig hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplad 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.**

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817-6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 8177.

Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 173

1216

*Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød*

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood· Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af

TAYLOR'S

Tynos Isoleringmater-
ialer af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og presede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

*Forlang vort
illustrerede Katalog.*

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Randers Rebslaaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

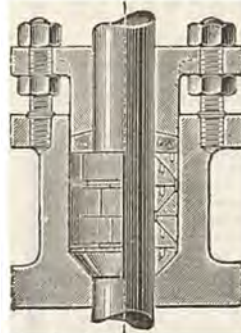
ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“, Telf. Nr. 63.

Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

Over 52,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: **Kjøbenhavn K.**
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Carlsberg Pilsner,

bragt i Handelen for kun faa Aar siden,

faas overalt.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trækkes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-8.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason

Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle

Sørensen Eff.

Selvtovet 4.
Telef. 25,016 y.

Uhre . . . Kikkerter

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Nordl. Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“ er bevistlig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Danmarks Handelsflaade i 1906.

Fra Statens statistiske Bureau har vi modtaget den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart.

Den samlede Handelsflaade (Skibe over 4 R.-T.*) under dansk Flag havde d. 31. Decbr. 1906 følgende Størrelse (se Tabel I):

Tabel I.

Ved Slutningen af Aaret 1906:	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark	3,161	121,580	606	372,740	74,508	3,767	494,320
Færøerne	146	10,813	10	496	324	156	11,309
Island	162	8,392	39	2,499	1,521	201	10,891
Dansk Vestindien	58	678	1	8	6	54	681
Ialt	3,522	141,458	656	375,743	76,359	4,178	517,201

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod saaledes ved Udgangen af 1906 af 3,767 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 494,320 Tons. Heraf var 3,161 Sejlskibe med 121,580 R.-T. og 606 Dampskibe med 372,740 R.-T. Af disse Skibe kan 1,142 Sejlfartøjer med 12,690 R.-T. og 4 Dampfartøjer med 75 R.-T. henregnes til Fartøjer bestemt til Fiskeribrug. Endvidere findes 2 Regeringsdampskibe med tilsammen 62 R.-T. til Fiskerikontrol, 1 Dampskib med 8 R.-T. til Brug for „Dansk Biologisk Station“, 1 Dampskib med 75 R.-T. til Brug for „Kommissionen for Havundersøgelser“ og 2 Dampskibe med 66 R.-T. som Rædningsfartøjer paa Jyllands Vestkyst. Desuden fandtes c. 12,260 Baade paa 4 R.-T. eller derunder samt 179 ikke selvbevægende Pramme og Lægtere med ialt 8,724 R.-T. og 34 Dampuddybningskibe med 1,550 R.-T.

Af Dampskibene var 530 Skrueskibe, 30 Hjulskibe og 46 Skruabaade; 492 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart.

57 Sejlskibe var bygget af Jern eller Staal; disse Skibe havde en samlet Tonnage af 23,362 R.-T., altsaa næsten en Femtedel af den hele Sejlskibs-Tonnage. Ved Dampskibe er Staal og Jern Bygningsemnerne for saa godt som alle større Skibe i almindelig Fart; der fandtes nemlig kun 6 større Dampskibe af Træ (hovedsagelig Eg og Teak), og af disse var 5 bestemt til Fart i isopfyldt Farvand (Grønland). Derimod var omtrent en Snes smaa Dampere bygget af Træ, de fleste under 20 R.-T.

I Løbet af Aaret 1906 er Sejlflaaden tiltaget i Antal, men aftaget i Tonnage, medens Dampflaaden er tiltaget saa vel i Antal som i Tonnage. Sejlflaaden er forøget med 35 Skibe og formindsket med 8,510 R.-T. (c. 6½ pCt.). Dampflaaden er forøget med 34 Skibe og med 41,515 R.-T. (c. 12½ pCt.).

I Løbet af de sidste 5 Aar (indtil 31. Decbr. 1906) er vel Sejlskibenes Antal bleven forøget med 135 Skibe, men deres Tonnage er formindsket med 20,944 R.-T. (c. 14½ pCt.) og har med Undtagelse af Aaret 1902 været i uafbrudt Nedgang gennem Femaaret. Derimod har Dampflaaden faaet en betydelig Tilvækst

baade i Antal og Tonnage, henholdsvis 109 Skibe og 116,192 R.-T. (c. 45 pCt.). Medens Forøgelsen i Periodens første 4 Aar var fra c. 14,000 til c. 26,000 R.-T. aarlig, har den i det sidste Aar været over 40,000 R.-T. For Sejl- og Dampflaaden under et var den samlede Tonnage d. 31. Decbr. større end i noget tidligere Aar. Ved Fem-

aarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 64 pCt. og Sejlflaaden 36 pCt. af den samlede Tonnage, men ved dets Slutning var Dampskibenes Andel steget til 75 pCt. og Sejlskibenes altsaa gaaet ned til 25 pCt.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade i de sidste c. 36 Aar viser, at ved Begyndelsen af 1870 var Dampskibs-Tonnagen ret ubetydelig, idet den kun omfattede 10,453 R.-T.; den voksede med c. 35,000 R.-T. i det første, med c. 50,000 R.-T. i det andet Tiaar, og Forøgelsen tog henimod Midten af 1890erne endnu stærkere Fart, saa at Dampskibs-Tonnagen endog i Løbet af 5 Aar (31. December 1894—31. December 1899) omtrent fordobledes (fra c. 129,000 R.-T. til 255,000 R.-T.). Antallet af Dampskibe er ikke steget i samme Grad som Tonnagen, idet de nyan-skaffede Skibes Gennemsnits-Tonnage stadig er blevet større gennem hele det omhandlede Tidsrum. Særlig var dette Tilfældet i Aarene 1902 og 1903, men i disse Aar er der ogsaa bl. a. anskaffet 3 Dampskibe paa over 6,000 R.-T. hver, samt i det sidst forløbne Aar, i hvilket der er anskaffet et betydeligt Antal store Dampskibe, deraf 5 Skibe mellem 2,000 og 3,000 R.-T. og 1 paa over 5,000 R.-T.

Jævnside med Stigningen i Skibenes Gennemsnitsstørrelse er der fulgt en Nedgang i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i 1906 var 0,20 HK., medens den i Begyndelsen af 1870erne var omtrent dobbelt saa stor.

Sejlskibs-Tonnagen er i det nævnte Tidsrum gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. i 1870 til 121,580 R.-T. i 1906. Nedgangen har imidlertid ikke været jævn, tværtimod har Fremgang og Tilbagegang vekslet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften har fundet Sted:

Sejlskibe.	Antal.	Tonnage.	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
— — 1906	3,161	121,580	38

Sejlflaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter der fulgte en tolvaarig Periode med uafbrudt Nedgang, i Gennemsnit 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen Opgang Sted, men med 1894 begynder en ny

*) Ved Betegnelsen R.-T. eller Register-Tonnage forstås overalt: „Netto Register-Tonnage“ efter British Rule.

Nedgangsperiode, hvori Tilbagegangen har været ret jævn og virket betydelig stærkere end i den foregaaende Nedgangsperiode, idet den i aarligt Gennemsnit har udgjort c. 5,600 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større nu end i Begyndelsen af 1870erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed er Skibenes Gennemsnitsstørrelse fra 1870 til 1906 formindsket med to Femtedele.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden 1906 stiller sig saaledes (se Tab. II):

Tabel II.

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygn. her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		Ialt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		Ialt	
	Antal Skibe	Register- Tonnage	Antal Skibe	Register- Tonnage	Antal Skibe	Register- Tonnage	Antal Skibe	Register- Tonnage	Antal Skibe	Register- Tonnage	Antal Skibe	Register- Tonnage	Antal Skibe	Register- Tonnage
1906														
Sejlskibe	96	1,950	24	647	120	2,597	39	3,586	41	6,551	11	165	91	10,302
Dampskibe ..	14	12,016	35	36,898	49	48,909	7	4,283	7	4,417	1	98	15	8,798
Tilsammen	110	13,966	59	37,540	169	51,506	46	7,869	48	10,968	12	263	106	19,100

Tilgangen af Sejlskibs-Tonnage her fra Landet har i det forløbne Femaar været uafbrudt nedgaaende, mindst i 1906 (1,950 R.-T.), størst i 1902 (5,800 R.-T.). Alle de her i Landet i 1906 nybyggede Sejlskibe var af Træ, med Undtagelse af et, der var af Staal. Af den samlede Tilvækst til Sejlskibsflaaden kan 58 med 538 R.-T. henregnes til Fiskefartøjer; heraf var 51 med 463 R.-T. nybygget her i Landet. Danske Skibsværfter har stadig kun leveret den mindste Del af den anskaffede Dampskibs-Tonnage; i det sidste Femaar varierer deres Andel mellem 14 og 25 pCt., medens de som Regel leverer langt over Halvdelen af den tilkomne Sejlskibs-Tonnage. — Den samlede Afgang i 1906, der var betydelig mindre end i det foregaaende Aar, men dog større end de andre Aar i Femaaret, skyldes navnlig Sejlskibe, særlig ved Salg til Udlandet. Mellem Forlisene kan nævnes de to Dampskibe „Peter Berg“ og „Britannia“ (tilsammen 2,700 R.-T.). I de tre sidste Aar har Forlisene af Dampskibe været større end af Sejlskibe, medens i næsten alle tidligere Aar det modsatte har været Tilfældet; at Dampskibenes stærkt stigende Andel af den samlede Tonnage ogsaa maa forøge deres Andel af Forlisene, er en Selvfølge. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist c. 1 pCt. af Dampskibs-Tonnagen, men c. 3 pCt. af Sejlskibs-Tonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Tilgangen og Afgangen af Skibe fremgaar det, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger samt ved Køb ÷ Salg overfor Udlandet udgjorde 17₁₁₈ Mill. Kr. i 1906 imod 7₂₀ Mill. Kr. i 1905. Aarsagen til denne Forskel er det ualmindelig lille Salg til Udlandet i 1906 (0₉₂ Mill. Kr., det mindste i Femaaret) mod det ualmindelig store Salg i 1905 (5₉₂ Mill. Kr.).

Bygningsstederne for de i 1906 her i Landet nybyggede danske Skibe var:

Kjøbenhavn 7 Sejlskibe med 75 R.-T., 8 Dampskibe med 7,286 R.-T., Kastrup 1 Sejlskib med 5 R.-T., Fakse Ladeplads 1 Sejlskib med 11 R.-T., Frederikssund 4 Sejlskibe med 27 R.-T., Frederiksværk med Lynæs og fl. St. 5 Sejlskibe med 48 R.-T., Helsingør 4 Dampskibe med 4,696 R.-T., Holbæk 1 Sejlskib med 6 R.-T., Kallundborg 2 Sejlskibe med 10 R.-T., Svaneke 1 Sejlskib med 7 R.-T., Bandholm med Fejø 2 Sejlskibe med 8 R.-T., Næskov 1 Sejlskib med 5 R.-T., Nysted 3 Sejlskibe med 15 R.-T., Nykjøbing F. 3 Sejlskibe med 13 R.-T., Stubbe-

kjøbing 2 Sejlskibe med 113 R.-T., Assens 1 Sejlskib med 17 R.-T., 1 Dampskib med 28 R.-T., Faaborg 1 Sejlskib med 18 R.-T., Kjertemind 1 Sejlskib med 4 R.-T., Nyborg 4 Sejlskibe med 19 R.-T., Odense 1 Sejlskib med 5 R.-T., Svendborg med Thurg og Taasinge 13 Sejlskibe med 797 R.-T., 1 Dampskib med 6 R.-T., Marstal 9 Sejlskibe med 396 R.-T., Aalborg 2 Sejlskibe med 22 R.-T., Aarhus (Hou) 1 Sejlskib med 4 R.-T., Esbjerg 9 Sejlskibe med 140 R.-T., Frederikshavn 6 Sejlskibe med 49 R.-T., Horsens 1 Sejlskib med 4 R.-T., Randers 1 Sejlskib

med 38 R.-T., Ringkjøbing (S. Lyngvig) 1 Sejlskib med 5 R.-T., Skagen 11 Sejlskibe med 49 R.-T., Vejle 1 Sejlskib med 40 R.-T. — tilsammen 96 Sejlskibe med 1,950 R.-T. og 14 Dampskibe med 12,016 R.-T.

For udenlandsk Regning er der i Danmark i 1906 nybygget 6 Sejlskibe med 229 R.-T. og 2 Dampskibe med 1,804 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum kan anslaaes til c. 775,000 Kr. Endvidere udførtes et betydeligt Antal mindre Motorfartøjer til Fiskeribrug; Værdien herfor er beregnet til 1₃ Mill. Kr.

De i 1906 fra Udlandet indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssteder:

Råå 1 Sejlskib med 32 R.-T., Viken 1 Sejlskib med 8 R.-T., Kiel 9 Dampskibe med 8,945 R.-T., Haarlem 1 Dampskib med 48 R.-T., Capella a. d. Ysel 1 Dampskib med 836 R.-T., Middlebro 1 Dampskibe med 772 R.-T., West Hartlepool 3 Dampskibe med 3,504 R.-T., Sunderland 4 Dampskibe med 3,106 R.-T., Blyth 1 Dampskib med 796 R.-T. — tilsammen 2 Sejlskibe med 40 R.-T. og 20 Dampskibe med 18,007 R.-T.

Fordelingen af Skibe efter deres Størrelse fremgaar af Tabel III, som viser Fordelingen i 1906, 1905 og 1895 (det første Aar British Rule anvendtes) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

Det fremgaar heraf, at det er de smaa og de store Skibe, der er gaaet frem saa vel i Antal som i Tonnage, medens Mellemstørrelsen har været i Tilbagegang. For Kystskibene iagttager man Tilvæksten baade for Sejl- og for Dampskibenes Vedkommende, og den maa for de første tilskrives Fiskeriskibene, for de sidste lokale Passager- og Bugserdampere. I Gruppen af de mellemstore Skibe falder Nedgangen væsentligst paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampflaaden, idet der, i endnu stærkere Grad end ved de mellemstore Skibe, er Tilbagegang i Tonnagen for Sejlskibe.

Medens Gennemsnits-Tonnagen baade for Sejlskibe og for Dampskibe i de to første Størrelsesgrupper omtrent er forbleven uforandret siden Udgangen af 1895, har der for de store Skibes Vedkommende været en betydelig Forøgelse i den gennemsnitlige Tonnage; denne

Tabel III.

Ved Slutningen af Aaret		Kystskibe (4 til 50 R.-T.)		Skibe af Mellem- størrelse (50 til 300 R.-T.)		Store Skibe (over 300 R.-T.)	
		Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage
1906	Sejlskibe	2,672	37,230	459	63,223	90	21,127
	Dampskibe	155	2,749	117	18,554	334	351,437
	Tilsammen	2,827	39,979	576	81,777	364	372,564
1905	Sejlskibe	2,609	36,742	476	66,135	41	27,213
	Dampskibe	153	2,610	117	18,208	302	310,407
	Tilsammen	2,762	39,352	593	84,343	343	337,620
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

steg for Sejlskibene fra 556 R.-T. d. 31. Decbr. 1895 til 704 R.-T. d. 31. Decbr. 1906 og for Dampskibene fra 795 til 1,052 R.-T.

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 140 ved Udgangen af 1906, nemlig af Sejlskibe 9 med 12,122 R.-T. og af Dampskibe 131 med 214,904 R.-T.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1906 ses af Tabel IV.

1906, af hvilke sidste tilmed godt en Fjerdedel hørte til Pramme og Lægtore, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Damp- end i Sejlfart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaaden dominerende; den er her i de sidste 10—11 Aar forøget med c. 17,000 R.-T. og omfattede i 1906 36,5 pCt. af Provinsernes hele Dampflaade. Da en saa stor Del af Dampflaaden falder paa Kjøbenhavn, maa den foran omtalte Bevægelse i Dampskibs-Tonnagen gennem det sidste Femaar, nemlig en stærk Opgang — særlig i Periodens sidste Aar — ogsaa findes ved Kjøbenhavns Dampskibs-Tonnage. De kjøbenhavnske Dampskibe er

Tabel IV.

	Sejlfraaden				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	286	9.1	10,297	8.5	372	61.4	318,081	85.3	658	17.5	328,378	66.4
Vejlsholm (uden Kjøbhv.)	553	17.5	8,489	7.0	46	7.6	9,354	2.5	599	15.9	17,843	3.6
Holsten	150	4.8	5,082	4.2	7	1.2	1,475	0.4	157	4.2	6,557	1.3
Sjælland-Falster	194	6.1	2,379	2.0	14	2.3	2,209	0.6	208	5.5	4,588	0.9
Syddanmark	921	29.1	63,671	52.3	47	7.7	7,783	2.1	968	25.7	71,454	14.5
Færøerne, (uden Kjøbhv.)	1,818	57.5	79,621	65.5	114	18.8	20,821	5.6	1,932	51.3	100,442	20.3
Sjællands Østkyst	573	18.1	10,327	8.5	58	9.6	7,688	2.1	631	16.7	18,015	3.7
Sjællands Vestkyst	177	5.6	15,247	12.5	41	6.7	20,263	5.4	218	5.8	35,510	7.2
Færøerne ved Limfj.	307	9.7	6,088	5.0	21	3.5	5,887	1.6	328	8.7	11,975	2.4
Sjælland	1,057	33.4	31,662	26.0	120	19.8	33,838	9.1	1,177	31.2	65,500	13.3
Ialt	3,161	100.0	121,580	100.0	606	100.0	372,740	100.0	3,767	100.0	494,320	100.0

Det fremgaar heraf og af en Oversigt over Handelsflaadens Størrelse for forskellige Tolddistrikter, at Tonnagen fra 1870 til 1906 er vokset i Kjøbenhavn fra 9,771 til 328,378 R.-T., altsaa til næsten det syvobbelte; for Esbjerg, i hvis Tolddistrikt der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 22,692 R.-T., og for Marstal, Fanø og Svendborg, hvis Flaader ganske overvejende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 39,500 til 69,700 R.-T., altsaa med tre Fjerdedele, medens den øvrige Land, taget under et, er aftaget fra 89,300 til 73,500 R.-T.

Handelsflaaden i Kjøbenhavn i 1906 bestod for den delvis overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlfraaden var aftaget fra 42,300 R.-T. i 1870 til 10,300 R.-T. i

gennemsnitlig langt større end Provinsernes, nemlig i 1906 855 R.-T. imod 540 R.-T. i Esbjerg og 176 R.-T. i det øvrige Danmark.

Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1906 Det forenede Dampskibsselskab 70 Skibe med 73,413 R.-T. (Naar Selskabets Lægtore og Skibe i Provinserne medregnes, ejede det i 1906 ialt 131 Skibe med 89,762 R.-T.). For de tre Sejlskibspladser Marstal, Fanø og Svendborg under et er, som nævnt, Skibstonnagen bleven mere end fordoblet siden 1870, men Tilvæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Marstal, der i 1870 havde den mindste Tonnage, har nu den største, nemlig 31,000 R.-T. (for Sejl- og Dampskibe tilsammen). Sejlskibsflaaden paa Fanø, der i 1904 var lige saa stor som

Svendborgs Sejlskibsflaade, er siden da gaaet ned med 10,598 R.-T. og er nu langt mindre end sidstnævnte, der omtrent er uforandret. Marstals Sejlskibsflaade kulminerede i 1903 med 30,126 R.-T. (fordelt paa 297 Skibe), Svendborgs i 1889 med 27,815 R.-T. (285 Skibe) og Fanø i 1896 med 45,351 R.-T. (116 Skibe). For Fanø er der altsaa siden 1896 en Nedgang paa 32,950 R.-T., og Tonnagen er her kun lidt over en Fjerdedel af, hvad den var for 10 Aar siden. Sejlflaaden paa Fanø bestaar af forholdsvis faa, men store Skibe, medens det omvendte er Tilfældet for Svendborgs og til Dels ogsaa for Marstals Vedkommende. Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i 1906 var 302 R.-T. paa Fanø, 88 R.-T. i Svendborg og 100 R.-T. i Marstal. Henvend Halvdelen (18) af Fanøs 41 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens Svendborgs 268 Sejlskibe paa 5 nær var mindre end 200 R.-T.

De øvrige Provinsbyers samlede Handelsflaade er vokset med over 500 Skibe, men er i Tonnage c. 15,800 R.-T. mindre end for 36 Aar siden. For Sejlskibsflaaden var der en Opgang i Tidsrummets første Del (under hvilken Tonnagen fra Helsingør og Dragør begge Steder bragtes op til over 12,000 R.-T.), men fra 1880'erne og navnlig fra 1890 er Sejlskibs-Flaaden i stadig Nedgang, frarægnet 1902 og 1906, og samtidig er Dampflaaden ikke bleven væsentlig udvidet, idet dens Tonnage i de 16 Aar fra 1890—1906 kun er vokset med 8000 R.-T. Der har ved næsten alle de enkelte Byer været Tilbagegang for Sejlskibsflaaden og Stagnation for Dampflaaden. Tonnagen for Aalborg var 7,326 R.-T., for Odense 5,325 og for Korsør 4,496. Seks Byer, nemlig Helsingør, Rønne, Rudkjøbing, Aarhus, Frederikshavn og Vejle, havde en Tonnage mellem 2,000 og 4,000 R.-T.; for alle de øvrige Told-distrikter var Tonnagen i 1906 mindre end 2,000 R.-T. Medens saaledes kun 9 Byer i 1906 havde en Tonnage, der var større end 2,000 R.-T., var dette for 26 Aar siden Tilfældet med 19 Byer, og det kan yderligere nævnes, at der for flere af de nysnævnte 9 Byers Vedkommende har været Nedgang siden 1880; nævneværdig Fremgang viser kun Korsør og Aalborg.

Endelig skal vedrørende Fordelingen mellem Byerne af de meget store Skibe anføres, at af Skibe paa over 1,000 R.-T. var af Sejlskibene 5 hjemmehørende paa Fanø, 2 i Kjøbenhavn, 1 i Odense og 1 i Vejle, og af Dampskibene 127 i Kjøbenhavn, 1 i Helsingør, 1 i Odense, 1 i Aalborg og 1 i Esbjerg.

Kjøbenhavn, d. 10. Oktober 1907.

Fiskerifartøjer's Lanterneføring. Som meddelt i et Ritzau Telegram i sidste Nummer af Bladet er det ved en Søforklaring for Frederikshavns Søret konstateret, at en Fiskekutter „Karen“ af Skagen bærer Skylden for et Sammenstød mellem denne og en Fiskedampner „Gedus“ af Hamburg. Som den direkte Aarsag til Kollisionen angives Kutterens Lanterneføring, idet denne uden Toplanterne bevægede sig ved Motorkraft.

Det har for nogle Aar siden*) været stærkt fremhævet her i Bladet, at Spørgsmaalet om Fiskekutterens Lanterneføring under Motorsejlsads ikke blot var et Princip-spørgsmaal, men et Spørgsmaal af betydelig praktisk Rækkevidde, og vore Meddelelser om de herunder hørende Forhold i Fiskerflaaden grundede sig væsentligst paa Selvsyn i en af vore største jyske Fiskerihavne.

Motor var alle Kutterne forsynet med, men Toplanterne ansaas tydeligt nok som en unyttig Luksusgenstand, thi ikke én fandt vi, der var forsynet med noget Slags Stativ til Anbringelse af en saadan. Selv-

følgelig kan Forholdene have forandret sig meget til det bedre siden den Tid, men unægtelig lyder Meddelelsen om Søforklaringen i Frederikshavn ikke lovende i den Retning og tyder nærmest paa, at Fiskekutterens Toplanter praktisk talt endnu den Dag i Dag befinder sig samme Steds som for tre Aar siden.

Mon ikke Fiskernes Assurandører vilde være nærmest til at vaage over, at Bestemmelserne for Fiskerimotorfartøjer ogsaa i PrakIs fik den tilsigtede Betydning?

Et væsentligt Led i de Meddelelser, der udsendes gennem et Søfartsblad, udgør den Klasse, som almindeligvis betegnes som Efterretninger for Søfarende.

Det vil være unødvendigt her nærmere at paavise, hvilken Rolle disse Efterretninger i mange Tilfælde spiller for den farende Navigator, og det siger sig selv, at denne Betydning — navnlig hvad angaar vore egne Farvande — forøges i en ganske overordentlig Grad, jo hurtigere Meddelelserne kan skaffes Skibsarten i Hænde. Indenfor et Ugeblads Rammer er Grænserne for Hurtigheden jo afstukket paa Forhaand paa en kedelig Maade, der vel giver Plads for saadanne Meddelelser, som omhandler i Forvejen planlagte Ændringer, men stærkt indskrænker Muligheden for Fremkomsten af saadanne Efterretninger, som angaar en i Øjeblikket fremkaldt Situation, midlertidige Hindringer for Navigeringen eller lignende.

Desværre lader dette Forhold sig ikke ændre, men et Skridt i den rigtige Retning mener vi at have gjort, idet det er lykkedes os at træffe en Overenskomst med Marineministeriet, i Følge hvilken vi for Fremtiden direkte fra Admiralitetsdepartementet modtager Efterretninger af sidstnævnte Art lige indtil det sidste Øjeblik, før Bladet gaar i Trykken. Medens Redaktionen af „Efterretninger for Søfarende“ hidtil er bleven sluttet Tirsdag Eftermiddag vil „Dansk Søfartstidende“ herefter blive holdt aaben for herhen hørende Meddelelser indtil Torsdag Formiddag.

Af forskellige Grunde vil disse Meddelelser imidlertid ikke indgaa i den øvrige Tekst, men vil være at finde som Bekendtgørelser for Søfarende umiddelbart efter de sædvanlige Efterretninger for Søfarende.

Dansk Dampskibsrederiforening. I Anledning af en i „Nationaltidende“s Aftenavis for 26. September fremkommen Artikel*) med Interview af Hr. Konsul Johan Hansen har „Dansk Dampskibsrederiforening“, paa et Tirsdag d. 1. ds. afholdt Møde énstemmigt vedtaget følgende Resolution:

„Dansk Dampskibsrederiforening“ misbilliger i højeste Grad Konsul Johan Hansens Adfærd ved gennem Interviews til Pressen at fremdrage for Offentligheden Foreningens indre Anliggender, og denne bliver endnu mere graverende derved, at hans Fremstilling langt fra er i Overensstemmelse med de virkelige Forhold“.

I en senere Artikel i „Nationaltidende“ har Konsul Johan Hansen overfor denne Resolution fastholdt sin Ret til frit at udtale sig om Foreningens Anliggender og hævdede, at hans Fremstilling af den paagældende Sag er uangribelig.

Konsulen har samtidig trukket sig tilbage fra Dampskibsrederiforeningen.

Den tidligere omtalte internationale Konference a evropæiske Skibsreder-Organisationer, der vil finde Sted i denne Maaned i London, er nu fastsat til d. 15. Oktbr

*) Se „Dansk Søfartstidende“ Nr. 46 af 17. November 1904, Pag. 557: Bestemmelserne vedrørende Fiskeri.

*) Den paagældende Artikel fandtes gengivet her i Blade d. 3. ds. Red.

Møderne vil sandsynligvis blive afholdt i Shipping Federations Kontorer under Forsæde af dennes Præsident, Mr. T. L. Devitt, og strække sig over flere Dage. Dansk Dampskibsrederiforening repræsenteres paa Konferencen af Direktørerne Adolf Carl og Chr. Kronman.

Fra Tynen skrives til os d. 1. ds.:

Sammenslutning synes for Tiden at være Maalet, hvorefter der stiles indenfor alle Fag, ethvert Blad eller Tidsskrift indeholder saa godt som daglig Artikler desangaaende. I de senere Aar er der ogsaa arbejdet paa dette Omraade indenfor Søfartskredse, men desværre er mange Forhold vedrørende Søfarten endnu kun paa Begynder-Stadiet. Dette gælder ogsaa i høj Grad et saa vigtigt Spørgsmaal som Pensionering. Det for- enede Dampskibsselskab var i mange Aar det eneste Dampskibsselskab med ordnede Pensionsforhold, senere fulgte et Par større Selskaber i samme Spor — det er alt! Ikke Halvdelen af Danmarks Dampskibe er indbefattet derunder, saa der er langt frem, før Maalet kan naas, og uden Enighed og Sammenslutning naas det vel aldrig; thi alle de mindre Dampskibsselskaber magter næppe denne Opgave paa egen Haand. Men — hvad om disse sluttede sig sammen? Da vilde det sikkert føre til Resultat. Har Dansk Dampskibsrederiforening selv kunnet overtage „Forsikringen for Søfolk“, maatte samme Forening vistnok ogsaa kunne samle og grundlægge et fælles Pensionsfond. Rederne fik næppe Grund til at beklage sig herover, da de lysere Forhold indenfor Standen vilde skabe mere Tryghed og derved større Tilgang af Officerer. Thi det er en Selvfølge, at man ved Valget af Livsstilling forud tager i Betragtning, hvilken der byder de bedste Betingelser, og disse findes sandelig ikke paa Søen for Øjeblikket.

P. Meinertz,
Fører af S/S „Ebba“ af Esbjerg.

Uden iøvrigt at komme ind paa det i ovenstaaende Indlæg indeholdte Forslag skal vi blot tillade os at henvende den ærede Indsenders Opmærksomhed paa den Omstændighed, at Søfolks Ulykkesforsikring ingenlunde kan siges at være overtaget af Dansk Dampskibsrederiforening. Ulykkesforsikringen overtoges som bekendt ikke af nogen tidligere bestaaende Forening, men af en nyoprettet Forening, omfattende saavel Sejlskibs- som Dampskibsredere.

Red.

Skagens Havn. Ministeriet for offentlige Arbejder har under 5. Oktober d. A. udnævnt Havnemester ved Anholt Fiskerihavn O. J. C. Olsen til Havnemester ved Skagens Fiskerihavn fra d. 1. November d. A. at regne.

Sø- og Handelsretten afsagde d. 9. Oktober d. A. Dom i 3 Bjergningsager og tilkendte derunder Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise følgende Beløb:

For Bjergningen af S/S. „Thyra“, der d. 30. Marts d. A. grundstødte i Bøtø Bugt ved Gjedser, 14,000 Kr.; for Bjergningen af S/S. „Barbro“, der d. 19. Juni d. A. grundstødte paa Møllegrundens Rev udfor Høganæs, 15,000 Kr.; for Bjergningen af S/S. „Solheim“, som d. 14. April d. A. grundstødte udfor Hammershus Ruiner, 8,500 Kr.

Enighed og Samarbejde.

Vi har fra Dansk Navigatørforening modtaget følgende:

Dampskibsfører P. Meinertz, S/S „Ebba“ har i „Dansk Søfartstidende“ af 19. September skrevet en Artikel, der giver mig Anledning til følgende Bemærkninger:

Hr. M. klager over manglende Sammenhold. Vi ser ikke, at Hr. M.s Udtalelser tjener til at befæste det.

Dansk Navigatørforening, der til enhver Tid gennem sin Bestyrelse og gennem sit Blad har varetaget Skibsførernes Interesse, har aldrig anset det for heldigt eller klogt at angribe andre eksisterende Foreninger med samme Formaal. Naar Hr. M. i sin Artikel bruger et saa ubeføjet Udtryk, som det han udtalte om Dansk Navigatørforening, saa modarbejder han derved sine Standsfællers Interesser, thi Dansk Navigatørforening har hidtil været den eneste af Navigatørernes Foreninger, herunder indbefattet saavel Førere som Styrmand, der har haft et Organ, der kunde gaa i Breschen for Standens Interesser.

Hvor danske Skibsføreres Interesser har været truet, eller hvor noget har været at opnaa til Fordel for Skibsførerne, har Dansk Navigatørforenings Arbejde ikke paa nogen Maade staaet tilbage for de andre Foreningers.

Vi mener derfor, at en Agitation af den Art, som Hr. M. synes at gøre sig til Talsmand for i „Dansk Søfartstidende“, er baade uklog og ufin.

Uklog, fordi den skader de Folk, som han burde gavne. Ufin, fordi han angriber en Forening, hvis Virksomhed altid har været præget af Loyalitet og Troskab overfor Skibsførerstandens.

Hr. M. vil i Fremtiden gavne mest ved sin Tavshed.

Hr. M.s daarligt valgte Udtryk angaaende Foreningen gaar vi forbi i Tavshed, thi derved opnaar han sikkert kun den modsatte Virkning af den, han synes at tilsigte.

N. M. Jönsson,
Formand for Dansk Navigatørforening.

Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger hersker der en for Aarstiden usædvanlig stærk Mathed over Befragtningsforretningen, idet Begæret efter Tonnage fra de fleste Kanter ikke er større, end at Befragterne har den største Lethed ved at skaffe sig Rum for deres Behov, hvad enten det nu drejer sig om hele Ladninger eller Partier, i de regulære Linier. Disse sidste udvider jo stadig deres Virkefelt samtidig med, at de enkelte Skibe bliver større og større, og alt det Gods, som disse „liners“ slæber med sig, tages jo paa Trampdampernes Bekostning. Det er nu til Dags ikke alene Stykgods, som Rutebaadene lægger sig efter, men de tager ogsaa Korn, Træ, Kul, Cokes, Fosfat etc., kort sagt, alt muligt, af det et Skib nu kan fylde med, og saadanne Partier er ofte saa store, at baade én og to outsiders havde kunnet anbringes, men ikke nok med, at Godsset tages bort, ogsaa Raterne trykkes ikke saa sjældent ned ved at en Turbaad, som maa og skal have Last til en bestemt Plads, akcepterer en hvilken som helst Rate. Dette er jo en slæm Konkurrence yderligere for Trampbaadene, og at Forholdene ikke vil bedre sig med Aarene, men snarere udvikle sig yderligere i disses Disfavør, er der ingen Tvivl om. I det hele taget har Tramprederne mange Vanskeligheder at kæmpe imod, alle Vegne lurur Farer, snart i Form af daarlige Charterbestemmelser, snart i Form af mer eller mindre (uavnlig

mindre) velbegrandede Reklamationer fra Afskibers eller Modtagers Side, Ophold, Strejker etc., og navnlig har Strejker i Aar forarsaget mange og lange Ophold. For blot at nævne nogle af de Pladser, hvor der har været Strejke blandt Havnearbejderne, anfører vi Rouen, Hamburg, Antwerpen, adskillige Havne i Finland, Rotterdam o. s. v., men de Skibe, der har været saa heldige at undgaa Ophold ved Strejker, maa absolut have tjent ganske gode Penge i Nord- og Østersøfarten i de sidste 3—4 Maaneder, og Fragterne i disse Farvande er endnu særdeles gode, omend Kulfragterne til Østersøen i den sidste Ugestid har vist en svagere Tendens. Der er endnu nogle Uger tilbage af Østersøsesonen, og det er slet ikke umuligt, at vi endnu kan faa en smuk Slutspurt at se i dette Marked, navnlig hvis der kunde komme noget rigtigt Liv i Kornafskibningerne fra St. Petersborg, Libau etc., men lige for Tiden er Tilførslerne fra det Indre ikke af nogen nævneværdig Betydning.

Det østlige Marked er flovet yderligere af, saaledes at Raten fra Kurrachee nu er nede paa 15/3 til udsøgt Havn pr. Oktober, medens Bombay har sluttet til 18/ Dødvægt, hvilket er 1/ lavere end forrige Befragtning. Kalkutta er livløs. For rensat Ris sluttedes til 24/ Rangun Holland pr. Januar, og Java har sluttet nogle Dampere pr. Juli/August til 27/6 til U. S. eller Evropa. Sortehavet er ualmindelig mat for Aarstiden, og Raterne er overordentlig lave, men et lille Lyspunkt er det, at Ekspeditionerne nu er nogenlunde ordentlige, og Tørnen nu ophørt næsten overalt. Fra Odessa, Nikolajeff, Novorosisk eller Kherson er Raten for store Baade 8/ til udsøgt Havn pr. prompt, medens Sulina betaler 3 à 6 d. mere og omkring 9/ N. C. for 3,000 til 4,000 Tons Baade. Azov har nu kun nogle faa Uger tilbage inden Sæsonen slutter og har fragtet en Række Baade pr. Oktober til 10/ à 10/3 „any“, 6 d. ekstra Hamburg, for større Baade 11/6 N. C. Donauen er flov.

Middelhavet har ikke fragtet meget, og Markedstonen er flov grundet paa det store Tilbud af Tonnage. Aleksandria sluttede for Bomuldsfrø til 9/ Hull, 9/6 London. For Fosfat noteredes 9/ Tunis/Plymouth, 8/ Zwyndrecht, 8/3 Bona/Birkenhead, og for Oljekager fra Marseille 15/6 til 4 svenske Havne. For Erts har der sidst været sluttet til 11/ Karthagena/Antwerpen, 9/3 Huelva/Rotterdam, 11/6 U. S., 7/6 Sevilla/Glasgow, alt med „fri Dispatch“. Fra Lissabon betaltes 8/ for Salt til Vlaardingen, og fra Bilbao for Erts 5/6 til Middlesbro, 5/7¹/₂ Stockton, 4/9 Newport, 4/3 Cardiff.

Nordamerika er stille, og Raterne viser ikke nævneværdige Forandringer, men der er Udsigt til, at der snart vil blive mere Efterspørgsel, særlig naar Strejken blandt Bomuldspresserne i New Orleans og Galveston bliver bragt til en Afslutning. For Bomuld betaltes igvrigt sidst 26/3 fra Wilmington pr. prompt, og 30/ fra Savannah pr. December til Liverpool, Manchester eller Bremen. Paa Netto Charter fra New Orleans eller Galveston betaltes 10/3 à 10/9 til U. K. eller Kontinentet, 11/3 à 11/6 Basis én dansk Havn. For Korn fra Filadelfia til udsøgt Havn sluttedes en enkelt Dampere (23,000 Qrs.) til 2/. Fra St. John sluttedes nogle Dampere med Planker til Englands Vestkyst til 40/ à 41/3 pr. Oktober, og der ventes at blive en Del Ladning i Aar, men Turbaadene vil antagelig tage Broderparten. La Plata Markedet er meget flovt baade for prompt Lastning og for den ny Høst, som ventes at ville komme frem til Afskibning om 3 Maaneders Tid, men da saa megen Tonnage gaar ud med Kul, er Befragterne lavt stemte, og det bedst opnaaelige pr. Januar, Februar er 15/3 à 15/9 fra St. Lorenzo Grænsen eller Bahia Blanca til U. K. eller Kontinentet, medens 16/6 akcepteredes for prompt Lastning.

Østersømarkedet er ikke undergaaet væsentlige Forandringer i Ugens Løb. Der er fremdeles et godt Begær efter Tonnage til Trælast, særlig fra de nordlige Havne

i Botten, og mange særdeles lønnende Befragtninger har fundet Sted, men derimod skorter det stadig paa Kornladninger, idet Købmændene gennemgaaende er meget tilbageholdne med deres Varer. Vi nærmer os jo nu stærkt Sæsonens Afslutning for en Del af de nordligere Havnes Vedkommende, og man skynder paa for at faa de sidste Trælaster fragtet herfra, men i St. Petersborg synes Eksportørerne at gemme deres Korn indtil næste Sæson. Der skal da ogsaa allerede nu have fundet betydelige Engagementer Sted for næste Aar. For Oktober Lastning har der fra St. Petersborg sidst været betalt 1/3 Hvedebasis til London, medens Befragtningerne til Rotterdam foreløbig er indstillet grundet paa Strejken. Fra Libau til London er Raten 11³/₄ d. Havrebasis til London, og Mark 14/15 betaltes til Emden pr. 2,000 Kilos Havre, men Ladning er knap. Riga noterer Frca. 20 for Hør til Dunkerque, og for Træ bl. a. 25/ à 26/ D/B. til Østkysten, 30/ Manchester, Hfl. 16 Kappbjælker til Holland, Frca. 32/33 D/B. Rouen, Frca. 42 Bordeaux. Fra Windau betaltes 25/ D/B. til Grangemouth, Hfl. 18 Kappbjælker til Ghent. Der er ikke meget Liv i Befragtningerne fra Königsberg, som noterer 1/4¹/₂ à 1/6 til London, Hull eller Antwerpen, Mark 6 à 6¹/₂ pr. Ton Mel til Nordfinland. Blandt de sidste Afslutninger fra Botten skal vi nævne 40/ D/B. ¹/₈ Boards Sundsvall/Garston (625 Sldr), 27/6 D/B. B. Hernøsand/Aberdeen (1,000), Frca. 32¹/₂ D/B. B. Kotka og Lovisa/Ghent (750), Frca. 45 D/B. B. Kemi og Wasa/Antwerpen (625), 40/ indtagen Favu Props fra mellemfinsk Havn til Bristol Kanalen (900 Fv.).

Kulfragterne er igen bedre til Middelhavet, særlig for „handy“ Tonnage, ligesom ogsaa Raterne til Sydamerika er gaaet lidt op for prompt Lastning, men til Østersøen er de lidt svagere. Ekspeditionerne er alle Vegne bedre undtagen i Hull og Grimsby. Der er bl. a. sidst sluttet til 6/9 Tyne/Sundsvall (2,000), 5/6 Reval (1,900), 5/ Stockholm (3,500), 4/9 à 5/ Swinemünde (2/3,000), 6 Burntisland/Flensborg (1,700), 4/9 à 5/6 god dansk Havn (1,500/2,000), 5/6 à 7/ mindre Baade til Smaahavne, 4/3 à 4/6 Hamburg, 8/ à 8/3 Barcelona, 7/ à 7/7¹/₂ Vestitalien, 8/3 Venedig. Fra Cardiff har der været sluttet til 6/9 Kjøbenhavn (1,200), 8/3 Pillau (1,400), 7/ Stockholm (1,700), Frca. 5¹/₂ St. Nazaire, 5/6 à 6/ Lissabon, Frca. 8 à 8¹/₂ Algier, 7/7¹/₂ à 7/10¹/₂ Genua, 7/6 Las Palmas, 17/ à 18/ River Plate, prompt, 15/ à 15/6 pr. November.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebogten, Østnorge, Vestsværig og Danmark til Nordsp., Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er ikke nogen væsentlig Forandring fra sidste Uges Beretning; dog maa Befragtninger fra de nordligste Havne i Norrbotten, i hvert Fald fra den finske Side, betragtes som ophørt for denne Sæson, men der er vedvarende Ladninger nok fremme fra de andre Landsdele, specielt for de noget større Sejlere, og der er for enkelte Ladninger betalt højere Rater. Returfragter af Oljekager og Kul maa i Almindelighed kaldes mattere, idet der er færre Partier i Markedet, men Efteraarsforsyningen er langtfra endt, da Clay og andre Varer fremdeles betinges gode Rater, ligesom Kultørnen er noget kortere. Markedet i denne Fart maa i Almindelighed kaldes tilfredstillende, og der er ikke nogen Sandsynlighed for Mangel paa Ladninger i en nær Fremtid.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

125 Sldr. D/B., Boards Sundsvalls/Fecamp 48 Frca., 110 Sldr. D/B., Boards Sundsvall/Castletown I. of M. 60/, 330 Tons Træmasse Frederikshall/Pontrioux 12³/₄ Frca., 320 Tons Byg Lolland/Drammen 5¹/₄ Kr., 134 R.-T. Is Kristianafjord/Dieppe 11¹/₂ Frca. Retur Oljekager Stettin 14 Frca., 370 Tons Clay Fowey/Hamburg 8/, 220 Tons Majs Antwerpen/Sølvesborg £ 85, 230 Tons Kul Blyth/Stage £ 10.10, 250 Tons Kul Boston/Svaneke £ 11.00, 370 Tons Cement Ghent/Memel 8/.

Noteringerne er i det væsentligste som sidste Uge, dog at Kulfragterne er 9 à 10 £ à £ 10.10.

Angaaende de mindre Skibe er Forholdene nærmest fuldstændig uforandret; fra Tyskland maaske endog noget flovere; saaledes skal Skibe være gaaet i Ballast fra Königsberg uden at kunne blive placeret derfra. Danzig er heller ikke meget livlig, derimod er der fra Stolpmünde og Rügenwalde sluttet nogle Skibe for Havre til 5 $\frac{1}{4}$ Mark; i Hamburg ligger Markedet ogsaa meget mat, og der er befragtet til Danmark for Majs til kun 4 $\frac{1}{2}$ Mark.

ab danske Provinshavne er atter sluttet nogle Skibe for Hvede og Byg til andre danske Havne, og der noteres vedblivende for Hvede til Königsberg 4 $\frac{1}{2}$ à 5 Mark samt for Byg til Tønsberg 6 $\frac{1}{2}$ Kr.

ab Kjøbenhavn er det flovt, og ikke ret mange Skibe blev sluttet derfra i sidste Uge. Følgende Befragtninger blev bl. a. gjort derfra: Hvede til Landskrona og Helsingborg 8 Øre, Majs til Odense 15 Øre, Svendborg 13 Øre, Rug til Thisted 20 Øre.

Fra Sverige er der ingen væsentlige Forandringer sket i den forløbne Uge; fra Sundhavne synes der atter at være lidt flere disponible Ladninger, og fra Sydaverig er der stadig Anvendelse for Skibe for Sten næsten til alle tyske Østersøhavne.

Hvad de norske Udskibningssteder angaar, da noteres bl. a. Laurvig/Stettin Granit 6 $\frac{1}{2}$ à 7 Mark, Kragerø/Boulogne 11 Frcs., Stettin 6 Mark for Feldspat, Drammen/Ghent Stav 32 à 33 Frcs., Colberg Stenheller 6 à 6 $\frac{1}{4}$ Mark.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i August Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 15 amerikanske, 22 britiske, 4 danske, 5 franske, 1 tysk, 3 italienske, 10 norske, 2 russiske, 7 svenske, ialt 69. Dampskibe: 1 ostrigsk, 11 britiske, 3 franske, 2 tyske, 5 japanske, 2 norske, 3 spanske, 1 svensk, 2 tyrkiske, ialt 30. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 27, Kollision 5, Ild 1, forsvundet 1, forladt 2, Kondemnation 26, sunket 7. For Dampskibene: Stranding 13, Kollision 1, Ild, 3 forladt 3, Kondemnation 8, stukket 2.

Sorine, Barkskih af Fano, er i Folge Telegram fra Porsgrund køntret i en Kæstevind, da det var under Bugsering. Kaptajnens Hustru samt en Mand af Besætningen druknede; Resten af Besætningen, 8 Mand, reddede sig op paa Skibsskroget og blev derfra bjergete Land.

Siam, Dpsk. af Kjøbenhavn, er i Antwerpen, da det har fortojet, blevet paasejlet af tysk Damper »Lothringen« og har faaet en del Skade.

Gerda, Dpsk. af Bergen, har d. 4. ds. været paa Grund paa Vestsiden af Saltholmen; er med Assistance atter kommen flot og bliver underkastet Dykkerundersøgelse.

De to Brødre, Galease af Svendborg, kom i Taage d. 4. ds. paa Grund ved Lindholmen; er atter kommen flot ved Højvande ved gen Hjælp og indkommen til Nyborg, tilsyneladende ubeskadiget.

Kan, Dpsk. af Trelleborg, er paa Rejsen fra England til Sverige ned Kul kommet paa Grund paa Aggertangen og staar c. 800 Alen ra Land. Svitzers assisterer.

Brill, Galease af Gullholmen, Sverig, kom paa Rejsen til Kiel med Sten paa Grund ved Rødsand. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Gjælder. Skibet er tørt.

Ove Gjedde, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Østersøen været i Kollision med svensk Skonnert »Forsigtigheden«; denne, der blev taget paa Støb af Damperen hertil, har lidt en Del Skade paa Fokkemast og Bøvspryd.

Rapid, 3/m. Skonnert af Kalmar, er paa Rejsen til Randers med Træ kommen paa Grund ved Indsejlingen til Mariager Fjord. Skibet har Assistance.

Jane, Dpsk. af Geste, har paa Rejsen fra Sundsvall til Ghent med Trælast været paa Grund paa Øland; Skibet, der fik en betydelig Bundskade, er indkommet til Helsingør; maa løse og reparere.

Mette, Skonnert af Marstal, paa Rejse fra Skotland med saltet Sild, er kommet paa Grund ved Hellebæk; Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 26. Septbr. sattes den fjerde af de 5 Dampere, det Østasiatiske Kompagni har bestilt hos Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri i Vandet.

Skibet fik Navnet »Bintang«, og er bestemt til Østasiatisk Kompagnis Bangkok Rute.

Afløbningen forløb sukket.

Skibsfører R. M. Rasmussen, Marstal, har i Folge »Ero Avis« solgt den ham tilhørende Skonnert »Minde«, der maaler 49 Brutto Tons, til Falkenberg for en Kobesum af 11,500 Kr. Skibet er beliggende i Falkenberg.

Den 27. September blev en Uddybningsdamper bygget af Staal sat i Vandet fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Damperen, der maaler c. 300 Brutto Tons, fik Navnet »Frederiksholm«, og er bygget for Regning A/S. Frederiksholms Teglværker.

Den 6. ds. foretoges en Provetur med Skonnerten »Karen« af Fejo, Kapt. R. Nielsen. Skibet, der er det første Staalskib, som er løbet af Stablen paa Ring Andersens Værft paa Thuro, maaler 45 $\frac{3}{4}$ Tons.

Skonnerten er forsynet med en 20 HK. Motor. Maskinen arbejdede udmærket og gav en Fart af 7 Knob, og Kaptajnen, der selv er Reder, udtalte sin fulde Tilfredshed med det ny Skib.

(»Svendb. Amtst.«)

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428: Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
JØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
It til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

4B. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

VIKING MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 9. Oktbr.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Havre 7. ds. til Duinkerque. — Alexander, Rahe, ank. Boston 7. ds. fra Kristiania. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 6. ds. fra Sevilla. — Auglo Dane, Wiencke, afg. Riga 5. ds. til Rouen. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Tunis 5. ds. fra Alger. — Antwerpen, Madsen, ank. St. Petersborg 3. ds. fra Riga. — Arkansas, Petersen, dokker her. — Arno, Strubberg, ank. Genua 4. ds. fra Marseille. — Axelhuus, Soeberg, ank. Pillau 8. ds. fra Danzig. — Baron Stjerublad, Kofoed, ank. hertil 7. ds. fra Pillau. — Beira, Lunge, ank. hertil 5. ds. fra Lissabon. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. Cadiz 7. ds. fra Malaga. — Chr. IX, Holm, ank. London 6. ds. herfra. — Dagmar, Bøgvad, ank. Marseille 7. ds. fra Sunderland. — Douro, Mortensen, ank. Oporto 6. ds. fra Stockholm. — Frederik, Thomsen, afg. Lendou 5. ds. hertil. — Garonne, Kromann, p. Holtenua 7. ds. for Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, afg. herfra 5. ds. til Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 8. ds. fra Kristiania. — Hengest, Harder, ank. hertil 6. ds. fra Skutskar. — Hjelm, Sorensen, afg. Gefle 7. ds. til Essvik. — I. C. Jacobsen, Petersen, p. Gibraltar 6. ds. for Oneglia. — Jolantba, Simonsen, ank. Antwerpen 4. ds. fra Riga. — Kasan, Hansen, ank. hertil 4. ds. fra Hull. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 2. ds. fra Filadelfia. — Kiev, Jorgensen, ank. Seaham 6. ds. fra Hull. — Kursk, Gonnesen, afg. herfra 4. ds. til Riga. — Leopold II, Rasmussen, p. Brunsbüttel 7. ds. for Hull. — Louise, Kruse, ank. hertil 6. ds. fra Bordeaux. — Louisiana, Ørsted, ank. til Baltimore den 6. ds. — L. L. Holmblad, Swane, ank. hertil 26. Septbr. fra Boston. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Stockholm 8. ds. herfra. — Moskøw, Meldahl, afg. Lissabon 5. ds. hertil. — Nicolai II, Knæs, afg. Boston 2. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, ank. hertil 7. ds. fra Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 7. ds. til St. Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, p. Gibraltar 6. ds. hertil. — Omsk, Jonsen, ank. Libau 5. ds. fra Windau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 5. ds. til New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 6. ds. fra Naksø. — Pregel, Olsen, ank. Libau 7. ds. fra Hull. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 7. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 4. ds. til Las Palmas. — Tiber, Gotthardt, ank. St. Petersborg 3. ds. herfra. — Tyr, Thøning, ank. hertil 7. ds. fra Windau. — United States, Wulff, ank. New York 1. ds. fra Kristiansand. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 4. ds. fra Arendal. — Vendsyssel, Jacobæus, p. Holtenua 7. ds. for Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Funchal 5. ds. til Oporto. — Ceres, Gad, afg. Seydisfjord 27. Septbr. til Kysten. — Esbjerg, Strufve, afg. Reykjavik 30. Septbr. til Vestlandet. — Holar, Swan, ank. Reykjavik 2. ds. fra Thorshavn. — Laura, Aasberg, ank. hertil 7. ds. fra Leith. — Skaltolt, Larsen, afg. Reykjavik 28. Septbr. til Nordlandet. — Thyra, Mikkelsen, ank. hertil 7. ds. fra Leith. — Tjaldur, Rathe, afg. herfra 8. ds. til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. fra Stettin 6. ds. — Sigurd, Petersen, ank. til St. Petersborg 3. ds. — L. H. Carl, Stabell, ank. til Boulogne 28. Septbr. — Erik II, Mahneke, ank. til St. Petersborg 25. Septbr. — Volmer, Jorgensen, ank. til Windau 7. ds. — Dan, Petersen, ank. til St. Petersborg 29. Septbr. — Uffe, Lorenzen, afg. fra Repola 1. ds. — Knud II, Meyer, ank. til Wiborg 3. ds. — Danmark, Kraemer, ank. til Calais 29. Septbr. — Ragnar, Holst, ank. til Calais 5. ds. — Skjold, Mathiesen, ank. til Riga 2. ds. — Halfdan, Hansen, afg. fra Uleåborg 5. ds. — Olaf, Jorgensen, ank. til Chantenay 6. ds. — Svend II, Jensen, ank. til St. Petersborg 27. Septbr. — Harald, Schmidt, afg. fra St. Petersborg 29. Septbr. — Magnus, Hveysel, ank. til Dunkerque 4. ds. — Ivar, Juul-Larsen, ank. til Aarhus 1. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ank. til Kotka 4. ds. — Vagn, Mahneke, ank. til Nantes 1. ds. — Ulf, Drescher, ank. til Methil 8. ds. — Leif, Huus, afg. fra Repola 8. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Boness 5. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afg. fra Hull 3. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Aarhus 3. ds. — Helge, Olsen, ank. til Bremen 25. Septbr. — Rolf, Olsen, afg. fra Kronstadt 3. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. til Bremen 15. Septbr.

Heimdal. Anine, Leth, afg. fra Neder Calix 4. ds. — Helga, Olsen, afg. fra Blyth 3. ds. — Martha, Christensen, ank. til Rouen 2. ds. — Elna, Rathje, ank. til Archangel 1. ds. — Therese, Pedersen, ank. til Archangel 5. ds. — Simone, Møller, ank. til Sundsvall 6. ds. — Jeanne, Løffer, ank. til Neufahrwasser 7. ds. — Daisv, Lagesen, afg. fra Tyne 4. ds. — Vera, Riso, afg. fra Burntisland 3. ds.

Vesterhavet. Niohe, Gregersen, ank. til Terneuzen 5. ds. — Nancy, Nielsen, ank. til Frederikshavn 5. ds. — Nautik, Nielsen, ank. til Bilbao 5. ds. — Nordsoen, Gram, ank. til Esbjerg 5. ds. — Nexos, Basse, ank. til Rouen 5. ds. — Fylla, Christensen, afg. fra Hamburg 4. ds. til Grimsby. — Gerda, Iversen,

passeret Grimsby 28. Septbr. til Nizza. — Hebe, Hansen, ank. til Stockton 29. Septbr. — Cito, Thøgersen, ank. til Brake 5. ds. — Napoli, Brinch, ank. til Granton 5. ds. — Bodil, Larsen, ank. til Esbjerg 7. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. fra Methil 6. ds. til Königsberg. — Nerua, Nielsen, ank. til Danzig 8. ds. — Alfa Uldall, afg. fra Helsingør 5. ds. til Blyth.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til London 1. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. til Swinemünde 8. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Ghent 5. ds. — Urania Clausen, ank. til Hull 8. ds. — Svend, Petersen, afg. fra Bonness 5. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. til Rotterdam 7. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. til Vejle 7. ds. — England, Andersen, ank. til Hull 1. ds. — Holland, Poulsen, ank. til Methil 5. ds. — Rusland, Madsen, afg. fra Goole 8. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ligger i Rotterdam. — London Bon, ank. til Burntisland 5. ds. — Paris, Tholander, ank. til Velzen 5. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. til Heplotsund 2. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til Kronstadt 3. ds. — Wien Brink, ank. til Rotterdam 4. ds. — Roma, v. Thun, ank. til Windau 6. ds.

Kjøbenhavn. Carl Hecksher, Starck, afg. fra Libau 4. ds. til Rotterdam. — Normannia, Eriksen, ank. til Kronstadt 5. ds.

Østersøen. Patria, Larsen, ank. til Methil 5. ds. — Gratia Sorensen, ank. til Tyuen 4. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Stettin 6. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Dordrecht 3. ds. — Sarmatia Pedersen, afg. fra Stettin 7. ds. til St. Petersborg.

Inga. Flandria, Nielsen, afg. fra Kiel 5. ds. til Hernosand — Carbonia, Mathiasen, ank. til Königsberg 2. ds. — Estonia Wirkler, afg. fra St. Petersborg 6. ds. til Dunkerque.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Burntisland 6. ds. — Sealandia, Troensegaard, ank. til Hull 4. ds. — Secalia, Jensen, ank. til Cette 7. ds. — Fruentia, Andersen, ank. til Landskrona 2. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, afg. fra Tyuen 3. ds. til Kronstadt — Ingrid, Winther, afg. fra Riga 5. ds. til Rouen. — Karen Eriksen, afg. fra St. Petersborg 5. ds. til Ostende.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. til Santander 6. ds. — Alexy Lorenzen, ank. til Koivussaari 5. ds. — Dagny, Fischer, ank. til Königsberg 3. ds. — Mary, Clausen, ank. til Libau 6. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Rotterdam 29. Septbr. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, ank. til St. Petersborg 6. ds. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra St. Petersborg 5. ds. — Frederiksberg, Hansen, afg. fra Swansea 3. ds. — Jomsborg Mathiesen, ank. til Hull 18. Septbr. — Kronborg, Jensen, ank. til Riga 27. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ank. til Sunderland 7. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sunderland 7. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. til Repola 2. ds. — Soborg, Fischer, ank. til West Hartlepool 28. Septbr. — Uranieborg, Schmidt, ank. til Sunderland 5. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. til Blyth 7. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Huelva 2. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Solombal 8. ds. — Skodsborg, Schultz, afg. fra St. Petersborg 3. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. fra Hull 5. ds. — Ulfsborg, Eriksen, ank. til Kjøbenhavn 6. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Methil 8. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, afg. fra Stettin 7. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til West Hartlepool 30. Septbr. — Kalundborg, Nielsen, ank. til St. Petersborg 30. Septbr. — Taarnborg, Matzen, ank. til Neufahrwasser 4. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Burntisland 7. ds. — Skakkeborg, Skakkeborg, Grove, ank. til West Hartlepool 4. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. fra Burntisland 5. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til Libau 2. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. fra Sunderland 4. ds. til Neufahrwasser. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Korsør 8. ds. til Sølam. — Agnete, Petersen, afg. fra Wismar 8. ds. til Methil. — Hermia, Hansen, afg. fra Norresudby 8. ds. til Burntisland. — Alice, Schultz, afg. fra Methil 8. ds. til Wismar. — Bornholms Abrahamsen, afg. fra Kiel 5. ds. til Grangemouth. — Naut Madsen, afg. fra Newcastle 7. ds. til Kiel.

Det asiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. til Antwerpen 24. Septbr. — St. Lucia, de Fine Licht, afg. fra Algiers 7. ds. — Indien, Berg, afg. fra Shanghai 3. ds. — Yugala, van Deurs, ank. til Singapore 27. Septbr. — Tranquebar, Thomsen, ank. til Soerabaya 5. ds. — Cathay, Jensen, afg. fra Suez 30. Septbr. — Anamba, Jull-Hansen, afg. fra Algiers 2. ds.

Ero. Erindring, Nielsen ank. til Trångsund 1. ds. — Enigheden, Jensen, ank. til Grangemouth 3. ds. — Emanuel, Hansen, ank. til Råfsö 3. ds. — Energi, Svane, ank. til Havre 4. ds. — Heigenæs, Knudsen, ank. til Marstal 5. ds.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. til St. Petersborg 6. ds. — St. St. Blicher, Christensen, passeret Kjøbenhavn 4. ds. nordg. — Hans Tavsen, Kluaborg, afg. fra Wasu 6. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. fra Tornø 6. ds. — Ajax, Brøsen, ank. til Alloa 5. ds. — T. M. Weruer, Hansen-Holm, afg. fra Methil 8. ds. — I. D. S. Adolph, Hintze, ank. til Grangemouth 7. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afg. fra Dordrecht 7. ds. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. til Burntisland 4. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. fra Wismar 5. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. fra Haukipudas 2. ds. til West Hartlepool. — Clara, Magleby, ank. hertil 5. ds. — Kai, Kurtzhus, ank. til Burntisland 5. ds. — Erik, Poulsen, ank. hertil 5. ds. — Axel, Christensen, ank. til Kemi 6. ds. — Hugo, Steen, ank. til Sundsvall 2. ds. — Asger Rug, Thorkelin, afg. fra Hernösand 8. ds. til Skellefteå. — Chr. Gylstorff, Schmidt, afg. fra Swinemünde 8. ds. til Danzig. — Ulrik Holm, Bonnelvecke, afg. fra Uleåborg 4. ds. til Grimsby. — Wilh. Collding, Frederiksen, afg. fra Grimsby 7. ds. hertil. — Angantyr, Holm, afg. fra Kronstadt 8. ds. til Bremen. — Bogatyr, Nielsen, afg. fra Methil 5. ds. til Lübeck. — Veratyr, Villadsen, afg. fra Methil 5. ds. til Newfahrwasser. — Absalon, Grau, ank. til Blyth 7. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. til Ghent 5. ds. — Jens Bang, Kusk Jensen, ank. til Riga 30. Septbr. — Margrethe, Lund, afg. fra St. Petersborg 3. ds. til Ghent. — Henning, Clemmensen, ank. til Struer 5. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, er ankommen til St. Petersborg. — Allan, Nielsen, ank. til Boness 8. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Newcastle 7. ds. — Vera, Thiug, ank. til Rendsburg 5. ds. — Freja, Nielsen, ank. til Aarhus 6. ds. — Hertha, Rasmussen, ank. til Flensborg 7. ds.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. fra Libau 7. ds. til Malmo. — Roma, Larsson, afg. fra Stockholm 7. ds. til Stettin. — Tor, Hürstedt, ank. til Colberg 5. ds.

International Dampskibs- og Bjergnings Co. Lady Furness, Clausen, ank. til Vejle 6. ds. — Annette Furness, Larsen, afg. fra Swinemünde 4. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. fra Svendborg 6. ds. — Tydskland, Danstrup, ank. til St. Petersborg 6. ds. — Frankrig, Frijs, ank. til Rotterdam 5. ds. — Belgien, Nielsen, ank. til Ghent 7. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. til Rotterdam 5. ds. — Edison, Sorensen, ank. til Wismar 7. ds. — Fulton, Jørgensen, ank. til Grimsby 4. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Emilie, Nielsen, afg. fra Hamburg 1. ds. til Rio Janeiro. — Sophie, Svarrer, ank. til Hamburg 6. ds. — Yrsa, Pedersen, ank. Yxpila 2. ds. — Ætina, Andersen, afg. fra Hobroffjord 4. ds. til Esbjerg. — Ella, Storm, afg. fra Kristianssand 4. ds. til

Fans, Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. til Liverpool 3. ds. fra Rio Grande.

Rønne. Marie, Johansen, ank. til Hamburg 30. Septbr. — Hermod, Grønvold, ank. til Rendsborg 29. Septbr. — Kastor, Clausen, ank. til Holbæk 30. Septbr. — John Hintze, ank. til Colberg 2. ds. — Enigheden, ank. til Kjøbenhavn 1. ds. — Enigheden, Traudberg, ank. til Nykjøbing M. — Proven, Bidstrup, passeret Sandhamneren til Colberg 3. ds. — Hans Peter, Westh, ank. til Travemünde 3. ds. — Freja, Bech, ank. til Sarsnitz 4. ds.

Svendborg. Severine, Hansen, ank. til Aalborg 1. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ank. til Cherbourg 29. Septbr. — Urda, Pilegaard, ank. til Dysart 30. Septbr. — Kirstine, Gommesen, ank. til Kirkealdy 30. Septbr. — Clytia, Nielsen, ank. til Exmouth 28. Septbr. — Kamna, Fisker, ank. til Søvesborg 1. ds. — Lauritz, Dam, ank. til Höganäs 1. ds. — Brodreue, Jørgensen, ank. til London 2. ds. — Mercur, Lund, ank. til Dunkerque 1. ds. — Triton, Nielsen, ank. til Sundsvall 2. ds. — Belona, Larsen, ank. til Paimpol 2. ds. — Untha, Hansen, ank. til Drøbak 2. ds. — Fylla, Rasmussen, ank. til Leith 2. ds. — Christine, Jørgensen, ank. til Søvesborg 3. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Røstøck 2. ds. — Ludvig, Jørgensen, ank. til Stege 4. ds. — Saga, Clausen, ank. til Brightlingsea 4. ds. — Ariel, Rasmussen, ank. til Geffe 5. ds. — Psyche, Nielsen, ank. til St. Malo 4. ds. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til London 5. ds. — Er-

hardt, Larsen, ank. til Fowey 5. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. til Boston 6. ds. — Delos, Andersen, ank. til Hasle 7. ds. — Vesta, Poulsen, ank. til London 7. ds. — Cruse, Larsen, ank. til Boston 4. ds. — Newsky, Nielsen, ank. til Dunkerque 6. ds. — Althea, Skovgaard, ank. til Båndholm 6. ds. — Martin Nissen, Petersen, ank. til Charlestown 5. ds. — Ieif, Andersen, ank. til St. Valery 6. ds. — Primula, Carlsen, ank. til Dunkerque 6. ds. — Roma, Jensen, ank. til Brest 6. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Fjellebroen 6. ds.

Ero. Atlantic, Rasmussen, afg. fra St. Ybes 30. Septbr. til til Gothenborg. — Dannebrog, Christensen, ank. til West Wemyss 30. Septbr. — Kirstine, Rasmussen, ank. til Stege 1. ds. — I. A. Kromann, afg. 26. Septbr. fra St. Petersborg til Bøgenø. — Vigilant, Jacobsen, ank. til Aberdeen 30. Septbr. — Forening, Hansen, ank. til Sundsvall 30. Septbr. — Svip, Jensen, ank. til Nykjøbing F 30. Septbr. — Peter, Ohlsen, ank. til Swinemünde 1. ds. — Kiara, Christensen, ank. Leiths Red 1. ds. paa Rejse til Wemyss. — Mathilde, Hansen, ank. til Boness 1. ds. — Fredensborg, Kisby, anløb Falmouth 1. ds. — Alta, Albertsen, ank. 30. Septbr. til Kjøge. — Alf, Rasmussen, ank. til Piteå 28. Septbr. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, er beordret fra Lissabon til Neapel. — Hermod, Dreimann, ank. til West Wemyss 1. ds. — Albertine, Rasmussen, ank. til Malmo 2. ds. — Nathalia, Eriksen, afg. fra Gibraltar 2. ds. til Livorno. — Freya, Nielsen, ank. til Saundersfoot 2. ds. — Svane, Møllmann, ank. til Dunkerque 3. ds. — Lauritz, Følmer, ank. til Lübeck 3. ds. — Mars, Stegmann, ank. til Ljusne i Soderhamn Distrikt 3. ds. — Hosanna, Philipsen, ank. Leith 2. ds. — Ruth, Eriksen, afg. 27. Septbr. fra Borgå til St. Valery sur Seine. — Hertha, Krull, afg. 29. Septbr. fra Kotka til Quimper (Frankrig). — Diana, Hansen, ank. til Dunkerque 3. ds. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. til Hul 3. ds. — Astræa, Rasmussen, ank. til Bridgeness 3. ds. — Argus, Jensen, ank. til Stugsund 3. ds. — Ægir, Petersen, ank. til Charlestown Cornwall 2. ds. — Vera, Mygind, ank. Kjøbenhavn Red 3. ds. paa Rejse fra Abo til Port Louis. — Yrsa, Albertsen, ank. til Gibraltar 3. ds. for Ordre. — Salus, Jensen, ank. til Kirkvull 3. ds. — Bertha, Carlsen, ank. til Korsør 4. ds. — Frem, Haagenen, ank. til Malmo 4. ds. — Merkur, Friis, ank. til Holmesund 3. ds. — Kronen, ank. til Stranraer 4. ds. — Henry, Bager, ank. til Dysart 5. ds. — Ansgar, Jørgensen, ank. til Dunkerque 5. ds. — Veritas, Staugaard, ank. til Youghal (Irland) 4. ds. — Ingolf, Nymann, ank. til Boston 4. ds. — Yrsa, Albertsen, afg. 5. ds. fra Gibraltar til Malaga. — Valborg, Johansen, ank. til Shudam 5. ds. — Marie, Weber, ank. til Swinemünde 6. ds. — Apollo, Albertsen, ank. til Ronne 6. ds. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. til Burgsteaken 7. ds. — Herkules, Bager, ank. til Burgsteaken 7. ds. — Amor, Hansen, ank. til Limhamn 7. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. til Travemünde 7. ds. — Forældres Minde, Christensen, ank. til St. Vaast la Haugui 6. ds. — Maren, Albertsen, ank. til Fowey 6. ds. — Karen, Boye, ank. til Ronne 6. ds. — Hjalmar, passerede 3. ds. Dungeness for vestg. — Vega passerede 3. ds. St. Catharines Point for vestg. — I. Koefoed afg. 4. ds. fra Wemyss til Warnemünde. — H. C. Grube, Svane, ank. til Gøteborg 7. ds. — Astræa, Svane, ank. til Falmouth 7. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor:
Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amallegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er nu for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvæds.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Randers-Fjord. Udbyhøj. Udbyhøj Fyr er nu forstærket. Lysevnen er henholdsvis 20, 15½ og 13½ Kml. for hvidt, rødt og grønt Lys. Grænselinien mellem hvidt To-Blink og hvidt, fast Lys er nu S. 84° Ø, og mellem rødt, fast Lys og Mørke e. S. 70° Ø.

Island Ø-Kyst. Reydarfjædr. Vattarnestangi. Et hvidt, fast Fyr brænder indtil den 1ste December 1907 paa Vattarnestangi e. 4 Kbl. fra Pynten. Flammens Højde e. 65 Fod. Synsviddens: 8 Kml.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Bleking. Godnatt. Den 1ste December 1907 forandres Godnatt Fyr til et Fyr med en kort Formørkelse hver 15 Sek.

Norkøping Skærgaard. Oxelösund. Bottn. Den S.-ligste Stage med Køst ved Bettgrundet er flyttet e. ½ Kbl. SV. hen. 17° 18' N. Br 56° 39' Ø. Lgd.

Finland. Alands Øer Ø. Sjölandsgrund. En 5 Fods Grund, Sjölandsgrund, er fundet Ø. for Kumlinge. En rød Stage med nedadvendt Kost er i 18 Fod Vand udsat ved dens S.-Side. 60° 15' 11" N. Br. 20° 57' 0" Ø. Lgd.

Rusland. Kronstadt. En Lægter er sunket i 28 Fod Vand 3, Kml. S. 37° Ø. fra Tolbukine Fyr, i S.-Grænsen af Nicolajev Bugfyrns røde Lysvinkel. N. for Vraget staar en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost, og S. for det en rød Stage med rød, opadvendt Kost. 59° 59' 33" N. Br. 29° 37' 10" Ø. Lgd.

Tyskland. Greifswalder Bodden. Paa Øen Ruden er den Ø-lige Ledebaake for Ostlieff borttaget og en ny Baake opført i 11 Fod Vand 1½ Kbl. fra V.-Baaken, det er en 34 Fod høj, firkantet, graa Jernbaake med rød Cylinder. 54° 12' N. Br. 13° 46' Ø. Lgd.

Kieler Havn. Howaldts Werke. Det røde Fyr med Formørkelser paa Howaldts Werke er forandret til et rødt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser 4 Blink, Blink 1 Sek., Morke 2 Sek., Blink 1 Sek., Morke 2 Sek., Blink 1 Sek., Morke 2 Sek., Blink 1 Sek., Morke 2 Sek., Morke 5 Sek. 54° 20' 8" N. Br. 10° 10' 25" Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Holsts-Flak. Indtil Udgangen af Oktober afholdes Skydeøvelser ved Holsts-Flak.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Götzeborg Skærgaard. Vitten Fyr Ø. Paa 25 Fods Grunden Ø. for Vitten Fyr ved Vinga er fundet en mindste Dybde af 20 Fod. 57° 38' 15" N. Br. 11° 38' 30" Ø. Lgd.

Norge. Riisholmsundet. Omtrent midt i Riisholmsundet er fundet en 2 Fv. Bø Ø. for Raun, c. ¼ Kbl. Ø. i S. fra Smaustangen S.-Pynt, hvor der i Kortet er angivet 3 Fv. 59° 13' 36" N. Br. 10° 44' 26" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Gulf of Mezen. Et Løb med en mindste Dybde af 19 Fod mellem Morzhovskiya Shoals og Grundene V. for Abramov Point er afmærket saaledes:

Paa Lobets N.-Side. En rød Tonde med Stage og Bur og 1 opadvendt Kost, paa 66° 31' 10" N. Br. 42° 56' 10" Ø. Lgd. En rød Tonde, paa 66° 30' 25" N. Br. 42° 59' 30" Ø. Lgd. En rød Spirttonde med 1 opadvendt Kost, paa 66° 29' 35" N. Br. 43° 7' 5" Ø. Lgd. En rød Tonde, paa 66° 29' 25" N. Br. 43° 14' 5" Ø. Lgd. En rød Spirttonde med 1 opadvendt Kost, paa 66° 28' 5" N. Br. 43° 20' 30" Ø. Lgd. En rød Tonde, paa 66° 28' N. Br. 43° 24' 10" Ø. Lgd. En rød Spirttonde med 1 opadvendt Kost, paa 66° 28' N. Br. 43° 25' Ø. Lgd.

Paa Lobets S.-Side. En sort Tonde med Stage og Bur og 1 nedadvendt Kost, paa 66° 29' 5" N. Br. 42° 55' 40" Ø. Lgd. En hvid Spirttonde med 1 sort, nedadvendt Kost, paa 66° 29' 10" N. Br. 42° 59' Ø. Lgd. En hvid Tonde, paa 66° 28' 30" N. Br. 43° 7' 10" Ø. Lgd. En hvid Spirttonde med 1 sort, nedadvendt Kost, paa 66° 28' 20" N. Br. 43° 14' 20" Ø. Lgd. En hvid Tonde, paa 66° 27' 25" N. Br. 43° 20' 5" Ø. Lgd. En hvid Spirttonde med 1 sort, nedadvendt Kost, paa 66° 26' 55" N. Br. 43° 23' 20" Ø. Lgd. En sort Tonde paa 66° 26' 35" N. Br. 43° 26' 20" Ø. Lgd. En rød og hvid stribet Tonde ligger tæt ved den. Disse to Tønder ligger 3, Kml. N. 56° Ø. fra Kapellet paa Abramov Point.

Norge. Grønsø. En Bø, der ved Lavvande er i Vandfladen, er fundet ½ Kbl. N. 60° V. fra Osaholmen N.V.-Pynt. 66° 46' 14" N. Br. 13° 31' 33" Ø. Lgd.

Drevoosen. I Drevoosen mellem Aspø og Drevo er fundet en 9 Fods Bø, ¼ Kbl. N. 80° Ø. fra Kjærringholmen S.-Pynt. 61° 12' 9" N. Br. 4° 48' 10" Ø. Lgd.

Tyskland. Helgoland. I Slutningen af November 1907 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland.

Holland. Zuider Haaks. Vraget af den paa Zuider Haaks strandede Damper »Serbia« er til Dels borttaget. Vragtønden er inddraget. 52° 55' 20" N. Br. 4° 37' 14" Ø. Lgd.

Fyrskibet »Haaks«. Fra den 1ste November 1907 bliver Skibe fra Fyrskibet »Haaks«, naar de hejser deres Kendingsignal efter det internationale Signalsystem, rapporteret telegrafisk til deres Rederi. Betalingen erlægges af Adressaten. 52° 57' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Noord Pampus. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Nieuwe Rotterdamse Waterweg kan nu besejles med 24 Fods dybgaende ved daglig Lavvande.

I Noord Pampus er Uddybningen tilendebragt. Der er nu 19 Fod Vand midt i Lobet.

Nieuwe Rotterdamse Waterweg, Haringvliet og Volkerak. Tønderne, som har været brugt ved Smindeøvelserne ud for Fort Hoek van Holland, 2 Kbl. V. for Hellevoetsluis og ud for Fort de Ruyter, er inddraget.

Belgien. Nieuwpoort. Nieuwpoort røde, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 1 Minut, Lys 35 Sek., Morke 5 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek., Lys 5 Sek., Morke 5 Sek. Synsviddens: 15 Kml. Lysevnen: 18 Kml. 51° 9' N. Br. 2° 44' Ø. Lgd.

England. Medway. Chatham. Ved Orlogsværftet ved Chatham gives følgende Signaler fra en Flagstang paa Bedding Nr. 3:

Det internationale Flag B hejst halvt op betyder, at et Skib er ved at staa ind i eller ud af en af Flod-Dokkerne. Samme Flag hejst for betyder, at et Skib gaar i Dok eller ud af Dok. Naar disse Signaler vises, skal passerende Skibe vise den største Forsigtighed. 51° 24' N. Br. 0° 31' Ø. Lgd.

Themsens. Long Sand. Ved Long Sand ligger de seks Retnings-Tønder saaledes fra Fyrskibet »Tongue«: Nr. 1 i S. 8° V., 1, Kml., Nr. 2 i S. 17° V., 1, Kml., Nr. 3 i S. 23° V., 2 Kml., Nr. 4 i S. 27° V., 2, Kml., Nr. 5 i S. 30° V., 2, Kml., Nr. 6 i S. 32° V., 2, Kml. De tre Par Skive-Tønder ligger saaledes: Det første Par i S. 2° Ø., 2, Kml., det andet i S. 11° V., 2, Kml., det tredje i S. 19° V., 3, Kml.

Skotland. Firth of Forth. Den gule Tonde 1, Kml. S. 55° Ø. fra Oscars Fyr findes ikke. 56° 0' N. Br. 3° 14' V. Lgd. Baaken paa Herwit Rock er kun en Stage, uden Topbetejning. 56° 1' N. Br. 3° 6' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Bourg d'Ault. I Slutningen af 1907 ombyttes Bourg d'Ault hvide Blinkfyr med et hvidt Fyr, der hver 18 Sek. viser Tre-Formørkelser, Lys 9 Sek., Morke 1 Sek., Lys 3 Sek., Morke 1 Sek., Lys 3 Sek., Morke 1 Sek. Lysevnen: 12 Kml. for det hvide, 4½ Kml. for det røde Lys. Under Arbejdet slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, fast Fyr tændes, men den nuværende røde Lysvinkel bliver uforandret. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg. 50° 6' 19" N. Br. 1° 27' 17" Ø. Lgd.

Havre S. En c. 25 Fod høj Baake med rødt Flag og om Natten en rød Lanterne, er opført 3½ Kbl. fra Diget Saint Jean paa Strandbredden S. for Havre, og c. 7½ Kbl. S. 55° Ø. fra Fyret paa S.-Buenningen. Taagesignal gives med Kimen paa Klokke i 5 Sek. mindst hver 1 Minut. 49° 28' 31" N. Br. 0° 7' 0" Ø. Lgd.

Havre. Vraget af Bugserbanden »Abeille 7« i Nouvelle Passe du NO. i Havre Havn er borttaget og Afmærkningen inddraget. 49° 29' 28" N. Br. 0° 2' 30" Ø. Lgd.

England. Dover. Fyrene paa det V.-lige Hoved af den S.-lige Bolgebyder ved Dover er slukket, og der er tændt et hvidt Fyr med Formørkelser over to grønne Fyr, lodret for hinanden. Disse Fyr vil brænde, til det permanente Fyr tændes. 51° 6' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

England V.-Kyst. Firth of Solway. En rød Spidstønde, mærket SO., er udlagt paa 54° 45' 55" N. Br. 3° 32' 5" V. Lgd.

Middelfarvands Pilletonden B W V S, der ligger paa 54° 45' N. Br. 3° 33' V. Lgd., er inddraget.

Skotland. Firth of Clyde. Troon Harbour. En 18 Fods Grund er fundet 6 Kbl. N. 38° V. fra Troon Harbour faste Fyr, hvor Kortet angiver 4 Fv. 55° 33' N. Br. 4° 41' V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Hebrider. Glas Island. Glas Island hvide, faste Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 20 Sek., Lyn ¼ Sek., Morke 3 Sek., Lyn ¼ Sek., Morke 3 Sek., Lyn ¼ Sek., Morke 12 ½ Sek. Højden og Synsviddens er uforandret. 57° 51' N. Br. 6° 38' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Rosslare Harbour. En 15 Fods Klippe ligger i 21 Fod Vand, 2, Kbl. N. 50° V. fra Fyret paa Rosslare Bolgebyder. 52° 15' N. Br. 6° 20' V. Lgd.

Vraget af »Young Hudson« ligger nu 7, Kbl. S. 67° Ø. fra Rosslare Kystvag Station. En grøn Vragtonde ligger 1 Kbl. Ø. for Vraget.

Donaghadee Sound. Ved Deputy Reef er Tønden ombyttet med en rød Spidstønde, der ligger i 4½ Fv. Vand, 3½ Kbl. N. 61° Ø. fra Stagen paa Foreland Rock. Tønden ved Governor Rock er flyttet 1½ Kbl. S. 69° Ø. hen i 5 Fv. Vand, 3 Kbl. N. 89° Ø. fra Stagen paa Foreland Rock. En sort Stumptønde, mærket »Foreland Spit«, er udlagt i 5½ Fv. Vand ved Grunden, som strækker sig ud fra Stagen paa Foreland Rock, hen imod Bush Rock. Den ligger 2½ Kbl. N. 11° Ø. fra Stagen paa Foreland Rock. Stagen paa Foreland Rock: 54° 39' N. Br. 5° 52' V. Lgd.

Irland V.-Kyst. Blacksod Bay. Achil Sound. I Achil Sound er Tønderne ombyttet med Stager saaledes: En sort Stage med Kryds 3, Kbl. S. 28° Ø. fra Shejoge Rock. En sort Stage med Kryds 0, Kbl. N. 52° Ø. fra Shejoge Rock. En rød Stage med Firkant 7, Kbl. N. 14° V. fra Shejoge Rock. En sort Stage med Kryds 6, Kbl. N. 60° Ø. fra Carrighenorran. En sort Stage med Kryds 6, Kbl. N. 41° Ø. fra Carrighenorran. En rød Stage med Firkant 6, Kbl. N. 2° Ø. fra Carrighenorran. En rød Stage med Firkant 8, Kbl. N. 20° V. fra Carrighenorran. En sort Stage med Kryds 5, Kbl. N. 38° Ø. fra Mweclann Point. En rød Stage med Firkant 4, Kbl. N. 14° Ø. fra Mweclann Point. En sort Stage med Kryds 5, Kbl. N. 17° V. fra Mweclann Point. Der er nu ingen Tønder i Sundet. Shejoge Rock: 53° 59' N. Br. 9° 55' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Etel. Pierres Noires eller Chiviguete. Taarnet paa Pierres Noires eller Chiviguete er atter opført. Det er sort og rødt vandret stribet med Ballon, 20 Fod højt over Vandet. Den røde og sorte Spirttonde ved Kanten af Plateau de Chiviguete er inddraget. 46° 35' 33" N. Br. 3° 13' 20" V. Lgd.

Rochebonne. La Congrèe. Arbejds Fartøjerne og den midlertidige Afmærkning ved La Congrèe er inddraget for Vinteren. 46° 12' 10" N. Br. 2° 25' 35" V. Lgd.

Gironde. Fyrskibet »Talais« er midlertidigt ombyttet med et rødt og sort vandret stribet Fyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr. Flam-mens Højde: 33 Fod. 45° 30' 42" N. Br. 0° 59' 30" V. Lgd.

Atlantehavet. Georges Bank. Opmaalingsstønde Nr. 2 paa Georges Bank ligger paa 41° 15' 0" N. Br. 67° 54' 30" V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Placentia Bay. Iron Island. Et rodt, fast Fyr er tændt paa Iron Island. Flammens Højde: 112 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Hvidt, firkantet, pyramideformet, 18 Fod højt Taarn ved en hvid Fyrpasserbolig. 47° 2'; N. Br. 55° 7' V. Lgd.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Anticosti. Heath Point. Fyret paa Heath Point er midlertidig ombyttet med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der vises fra Taarnet. Dette forhøjes, og et nyt Fyr skal tændes.

Saguenay River. Chicoutimi. Fyret paa Yderenden af Værftet ved Chicoutimi er nu et rodt, fast Fyr. Synsviddens: 5 Kml. Det vises fra et lille Taarn paa Tuget af Vareskuret.

River St. Lawrence. Pilgrim Shoal. Lys- og Klokketønden ved Pilgrim Shoal er nu en sort, cylindrisk Tonde, der viser hvidt Lys med hyppige Formorkelser.

Beaujeu Bank. Lys- og Klokketønden Beaujeu Bank East End er nu en rød og sort vandret sribet, cylindrisk Tonde, der viser hvidt Lys med hyppige Formorkelser. Lys- og Klokketønden Beaujeu Bank West End er nu en rød og sort vandret sribet, cylindrisk Tonde, der viser hvidt Lys med hyppige Formorkelser.

Chaleur Bay. Carleton. Paa Chaleur Bay N.-Kyst, tæt ved den Pynt, hvor Barachois om Lagunen moder Fastlandet ved V.-Enden, er bygget et Værft, der strækker sig over 1 Kbl. ØNØ. ud. Tæt ved Yderenden er tændt et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Hvidt, 21 Fod høj Fyrbygning med rodt Lanternetag. 48° 6' 22" N. Br. 66° 7' 41" V. Lgd.

Førene Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bay. Deer Island Thorofare. En 17 Fods Klippe er fundet midt i Lobet mellem Eastern Mark Island og Ø.-Enden af Lazygut Islands, fra Halibut Rocks Banke i N. 39° 1/2° V. og fra Long Ledge Banke i S. 71° 1/2° V. 44° 10' 25" N. Br. 68° 34' 20" V. Lgd.

Fyrskibet »Cape Elizabeth« Nr. 74 er midlertidig ombyttet med en rød Fløjettonde, mærket C E 74.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Førene Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bay. Mobile Point. Et trekantet Dagmærke, 20 Fod bredt og 28 Fod højt, er anbragt paa Mobile Point Banke.

Middle Ground. Den røde Spidstønde Nr. 6 tæt ved Middle Ground Fyr, i den nedre Del af Mobile Bay, er permanent inddraget.

Texas. Brazos Santiago Indløb. Andvningstønden, en lodret sribet Spidstønde, ved Brazos Santiago Indløb er permanent inddraget.

Jamaica. Kingston. Fort Augusta. Stagen, der stod paa Kanten af Grunden, 1 1/2 Kbl. S. 23° Ø. fra Fort Augusta Fyr, er borttaget. 17° 57'; N. Br. 76° 50'; V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Patagonien. Union Sound. En 17 Fods Grund ligger i Union Sound, 3 Kml. N. 22° V. fra Auo Nucro. 52° 4'; S. Br. 73° 31' V. Lgd. Man skal gaa V. om de to Grunde ud for Crater Cove i Union Sound.

Worsley Sound. En 28 Fods Grund er fundet lidt S. for Midten af Lobet mellem Corona Islets og Focus Island, fra Corona Islets i S. 1° V., og fra Focus Island V.-Kant i N. 1° Ø. 51° 51' 30" S. Br. 72° 46' V. Lgd.

Chili. Corcovado Gulf. En sort, cylindrisk Tonde, mærket »Aitui«, med sort Cylinder, er udlagt paa Ø.-Kanten af Aitui Bank, ud for Aitui Point, Chiloe Island. 42° 50' S. Br. 73° 23' V. Lgd. En sort og hvid vandret sribet Kugletonde med Ballon er udlagt paa Mina Shoal. 42° 49' S. Br. 73° 17' V. Lgd.

Banken paa N.-Enden af Chaliuao Bank er nu hvid. 42° 54' S. Br. 73° 22' V. Lgd.

Chili V.-Kyst. Reloncavi Sound. San José Shoal. En Kugletonde, mærket »San José«, med Stage og sort og hvid vandret sribet Ballon, er udlagt V. for San José Shoal. 41° 50'; S. Br. 72° 55'; V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Gaeta. Vraget, der laa sunket 3 1/2 Kbl. N. 74° V. fra Terre Atratinna, paa Gaeta Red, er borttaget.

Italien Ø.-Kyst. Porto Corsini. Paa S.-Molen ved Porto Corsini er tændt et rodt, fast Fyr, 40 Aleu fra Molens Yderende. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Graat, 14 Fod højt Fyrhus. Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa kimes hver 20 Sek. Det hvide, midlertidige Fyr paa Molens Yderende og det røde Fyr 3/4 Kbl. fra Molens Yderende er slukket.

Paa N.-Moleu er tændt et grønt, fast Fyr, 50 Aleu fra deus Yderende. Flammens Højde: 22 Fod. Graat, 14 Fod højt Fyrhus.

Østerrig-Ungarn. Pola. Val di Figo. I Val di Figo, Pola Fahlavn, udlægges i December 1907 en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 2 Sek., til Afmærkning af Havnearbejderne. 44° 52'; N. Br. 13° 47'; Ø. Lgd.

Kanal von Pasman og Kanal von Poveljana Nuova. Paa Ø.-Siden af Øen Cavata, Kanal von Pasman, opføres 1/2 Kbl. fra Kysten en

Fyrbanke, hvorfra midlertidig vises en hvid Lanterne, naar Vejret tillader det. 43° 56'; N. Br. 15° 25'; Ø. Lgd.

Tæt ved Prikkerne ved Riff Prutina, Kanal von Poveljana Nuova, opføres en Fyrbanke. 44° 17'; N. Br. 15° 9'; Ø. Lgd.

Tunis. Cap Bon. Cap Bon Fyr er slukket og et midlertidigt, rodt Blinkfyrt, der hver 1 Minut viser Et-Blink af 15 Sok. Varighed, tændt paa Fyrbygningens N.-Hjørne. Lysevnen: 10 Kml. Det nye Fyr, der hver 20 Sek. viser Tre-Blink, kan brænde til Forsøg. 37° 4' 48" N. Br. 11° 2' 58" Ø. Lgd.

Algier. Bône. Det røde, midlertidige Fyr, der vistest fra et Fartøj i Passe Cigogne, i Bône Havn, er slukket, og et rodt, fast Fyr tændt paa en Duc d'Albe, c. 1/2 Kbl. fra det N.-lige Molehoved i samme Lob. Flammens Højde: 25 Fod. 36° 54' N. Br. 7° 48'; Ø. Lgd.

Ile Plane. Paa Ile Plane er nu tændt et rodt, fast Fyr. 35° 46' 23" N. Br. 0° 52' 42" V. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Forindien V.-Kyst. Karachi Harbour. Kuglen til Tidsignal i Karachi Harbour falder nu hver Dag undtagen Søndag, og man kan stole paa Signalet. 24° 49' 5" N. Br. 66° 57' 45" Ø. Lgd.

Birma. Arakan Kyst. Zalattang. Et rodt, fast Fyr tændes omkring den 20de Oktober 1907 paa Zalattang Island V.-Pynt. Flammens Højde: 39 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Det lyser fra N. 61° V. gennem V. og S. til S. 11° Ø. Brændetid: 1ste Oktober—30te Maj. 18° 32'; N. Br. 94° 13'; Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Bengkalis NV.-Pynt. Ø. for det N.-lige Indløb til Brouwerstraat ligger et Vrag sunket. Masterne er over Vandet. 1° 41'; N. Br. 101° 56'; Ø. Lgd.

China. Wusung. En rød og sort lodret sribet Lystønde, der viser rodt Lys med Formorkelser, Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek., er udlagt i 10 Fod Vand, 1 Kml. N. 65° 1/2° Ø. fra Wusung Fyr. Det midlertidige Fyr og Tonde er inddraget. 31° 23'; N. Br. 121° 30'; Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Mokuho Harbour. En rød Spidstønde er i 5 1/2 Fv. udlagt ved en Grund 3 1/2 Kbl. N. 75° V. for Koiba To N.-Pynt. 34° 47' 18" N. Br. 126° 29' 59" Ø. Lgd.

Japan. I nogle af Kortene Nr. 189, Southern Part of Kyushu, er en Klippe, som falder 6 Fod tor, glemt 1 Kml. Ø. t. S. 1/2 S. fra Mukai Shima SV.-Pynt i Uji Øgruppen. Ubetto, 3/4 Kml. SØ. t. S. 1/2 S. fra samme Pynt, er 2 Fod høj.

I Kort Nr. 196, Shimonoseki Kaikyō to Pusan Harbour, skal Lodskuddet 3, som er angivet 2 1/2 Kml. N. for Mitsu Shima Fyr, Tsushima N.-Pynt, rettes til 43.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Havna er erklæret for smittet af gul Feber, og Oran for smittet af Pest.

Italien. — Oran er erklæret for smittet af Pest.

INDHOLD:

Danmarks Handelsflåde i 1906. — Kjøbenhavn, den 10. Oktober 1907. — Enighed og Samarbejde. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kjøb og Salg — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibstart, Kjøbenhavn“. Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 80 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskibs-Selsk.....	92 ³ / ₄ - ¹ / ₂	92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
Danmark.....	73 ¹ / ₄	73 ¹ / ₄	73 ¹ / ₂
Norden.....		93 ¹ / ₂	94 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....		67 ³ / ₄	68 ¹ / ₂
Carl.....		91	92
Dannebrog.....	89	89	89 ¹ / ₄
Skjold.....	67 ¹ / ₂	67 ¹ / ₂	67 ³ / ₄
Urania.....		53	53 ¹ / ₄
Union.....	73 ¹ / ₂ - ³ / ₄	73 ¹ / ₂	74 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896.....		87 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
Hejmdal.....		100	103
Østasiatiske.....	130 - 129 ¹ / ₄	129 ³ / ₄	130
Østersøen.....		80	88
Nordøen.....		20	32
Gorm.....		94	97 ¹ / ₂
Torm.....		70	80
Inga.....		69	74
Cimbria.....		82 ¹ / ₂	85
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		22	30
Foren. Bugser-Selsk.....		60	69
Dansk-russisk Dampsk.....	87 - 86 ³ / ₄	86 ³ / ₄	87
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		102 ¹ / ₂	105
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		99	101
5 % Østasias. Komp.....	100 ¹ / ₂	100	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....		84 ¹ / ₂	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87 ¹ / ₄	89
4 % — — 2. Serie..		91 ³ / ₄	92
4 % — — 1. — ..		99	100
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..		91 ³ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 8. — ..		91	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..	92	92	92 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....		145	145 ³ / ₄
Privatbank.....	119 ³ / ₄ - ¹ / ₄	119 ¹ / ₄	119 ³ / ₄
Landmandsbank.....	129 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	129 ¹ / ₄	129 ¹ / ₂
Handelsbank.....	135 - ¹ / ₄	135	135 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	105	104 ³ / ₄	105
Burm. & Wain.....	90 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....	95 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	95	95 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	170 ¹ / ₂ - ¹ / ₄	170	170 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	139 ¹ / ₂ - ³ / ₄	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄

Vekselkursør d. 8. Oktober 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.28	18.23
Paris.....	72.80	—
Amsterdam.....	151.70	—
Wien.....	76.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Oktober 1907.

Russiske Noter.....	216.30
4 % Russiske Consols.....	—
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	68.75
5 % Mexikanske 1899.....	100.25
5 % Rumænske Stats.....	100.50
4 % — — 1890.....	90.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 28,000, „Ny foren. Dampsk.“ 10,000, „Kbhvn.“ 14,000, „Carl“ 10,000, „Skjold“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 28,000, „Østas. Komp.“ 78,000, „Urania“ 30,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Norden“ 2,000, „Dannebrog“ 2,000, „Helsingør Dampsk.“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

„Wolverine“

Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Vi tillader os herved at meddele, at vor hidtidige Forretningsbestyrer Hr. Aksel Bjørkløf ikke mere er i vor Forretning, men at Hr. Karl Pettersson er valgt til midlertidig Forretningsbestyrer.

Kotka Hamnarbetare andelsforening.

Yngre Skibsfører,

som har ført Skib ogsaa i overseisk Fart, og som besidder et særligt Kendskab til de danske Farvande, søges som Rejsende til et større Mægler- og Rederifirma, der driver en stor Havariforretning. — Vedkommende maa være sprogkyndig og navnlig kunne tale Engelsk, Tysk og Fransk og iøvrigt besidde Kendskab til Havariforretninger i Almindelighed.

Billet, mrk.: „Skibsfører 15904“, modt. Aug. J. Wolff & Co's Ann.-Bur., Kjøbenhavn, indtil 1. December.

Skibe til Salg.

En Galease, norsk Bygning, 52 Tons. Pris 6.500 Kr. En Krydsjagt, 28 Tons. Pris 5000 Kr.

Skibsfører C. Jensen
Margrethevej 7. — Hellerup.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovanterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat



er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn

og

Sigurdsen, Nordby, Fanø

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

En Styrmand

28 Aar, som ved et Ulykkestilfælde har mistet sin venstre Underarm, søger snarest en eller anden Beskæftigelse Vedkommende har Styrmands eksamen I og II Afdeling og har sejlet som Styrmand i 4 Aar saavel om Bord i Sejl- som Dampskibe. Billet, mrk. „274“, modt. Bladets Kontor

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9 for Damer Kl. 8—7

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telfon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 7. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, hv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanik & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
hv. Strymand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,
Telf. Blikkenalager. 28162
Alt Skibebejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: HOPPE

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsforening Stufverl förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Seborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmøld“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Telf. 152 Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel. Telf. 152
Havnagade 37, Nakskov.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havest til Salg,

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland
Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Chr. Holm
Skibshandel
Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Telegramadr.:
„Smiths,
Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Ægte engelsk Bitumenfernis

hør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.
Kjøbenhavn K.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.
Telegram-Adresse: Copenhure
Telefon-Nr. 42

Prøv engang ufortødt 18 Kr. 1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.



Emallen
paalægges varm — 1/2“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^b,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd.
Henrikseu, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.
Telegram-Adresse: Private.
Telefon-Nr. 6.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Oktober 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frilhavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: Burmeisters, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophaltningsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadressae: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)
Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff, — „CHANNEL, Barry, — „CHANNEL, Newport, — „CHANNEL, Sharpness.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Carlsberg Pilsner,

bragt i Handelen for kun faa Aar siden,

faas overalt.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Telegr.-Adr.:

„Vanhaerst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 4—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forbeholdt Martin Niessen

Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglærden. Telef. 120.

Palle Sørensen Eff.
Selvtorvet 4.
Telef. 25,016 y.
Uhre . . . Kikkörter

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen

Telefon 7262.

Motoren „Gideon”

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 17. Oktober 1907.

Med Damperen „Lusitania“s anden Rejse over Atlanterhavet for vestgaaende har Cunard Linien med Glans tilbageerobret *the blue ribbon of the Atlantic*, der i en Aarrække har været paa tyske Hænder. Som bekendt blev „Lusitania“s første Rejse ikke nogen Rekord end ikke med Hensyn til den udløbne Distance for noget enkelt Etmaal, idet Cunard-Damperen kun naaede et Maksimum af 593 Kml. i Etmaalet imod „Deutschland“s 601. Fra tysk Side begyndte man da ogsaa paa Grundlag af den første Rejses beskedne Resultater at drage „Lusitania“s Præstationsevne stærkt i Tvivl, uagtet man vel vidste, at der for den første Rejses Vedkommende ikke kan have været Tale om nogen Forcing, og at „Lusitania“ tilmed havde haft en Del Vanskeligheder med sin Fyrbøderbesætning. Saa meget mere Vægt fik denne Kritik yderligere ved den Omstændighed, at Størrelsen af Statens Tilskud til Cunard Linien som bekendt i høj Grad er afhængig af den opnaaede Gennemsnitsfart.

Efter de nu foreliggende Oplysninger om „Lusitania“s anden Rejse har Damperen imidlertid slaet enhver tidligere Rekord, idet den har tilbagelagt Rejsen i 4 Dage 19 Timer og 52 Minuter. Gennemsnitshastigheden har været 24,02 Knob, imod 23,01 paa første Rejse.

„Lusitania“ passerede Daunts Rock d. 6. ds. Kl. 10,28 Fm. og Sandy Hook Fyrskib d. 11. ds. Kl. 1,25 Fm. (amerikansk Tid).

Følgende Distancer blev udløbet de enkelte Dage:

	Miles.	Fart (Knob).
Mandag, Md.	590.....	23,55,
Tirsdag, Md.	608.....	24,32,
Onsdag, Md.	619.....	24,76,
Torsdag, Md.	593.....	23,7.

Dansk Dampskibsrederiforening. Paa Foranledning af den Bladpolemik, som den her i Bladet af 3. og 10. ds. omtalte Konflikt indenfor Dampskibsrederiforeningen har ført med sig, har Foreningen paa et senere afholdt Møde vedtaget en Tillidsadresse til sin Formand, Skibsrøder Adolf Carl.

Adressen, der udtaler en Misbilligelse af et i „Nationaltidende“ af Konsul Johan Hansen fremsat Angreb paa Formanden og varmt anerkender dennes Ledelse af Foreningens Anliggender, har derefter cirkuleret blandt Foreningens kjøbenhavnske Medlemmer og er undertegnet af følgende Dampskibsredere:

A. O. Andersen, O. E. Andersen, Peter Brown, Martin Carl, Peter L. Fisker, O. Johnsen, Jens Krogh, Chr. Kronman, N. P. Nielsen, A. de Richelieu, Chr. Sass, Tho's Sonne.

I Anledning af denne Adresse har Konsul Johan Hansen i en afsluttende Artikel i ovennævnte Blad paany hævdet Korrektheden af sin Fremstilling af de Grunde, der bevægede ham til at nedlægge sit Mandat som Medlem af Foreningens Bestyrelse. Samtidig gør Konsulen gældende — og dette tillægger han øjensynlig en afgørende Betydning — at den af Dampskibsrederiforeningen valgte Fremgangsmaade ikke er denne værdig, idet man formentlig ikke kan tillade sig blot at stemple en Fremstilling som urigtig uden at antyde, paa hvilke Punkter den er urigtig eller iøvrigt beskæftige sig med selve Sagen.

Forøvrigt slutter Konsul Johan Hansen sig med et enkelt Forbehold til den i ovennævnte Tillidsadresse udtalte Anerkendelse af Formandens Optræden og Virksomhed for Foreningen.

Vi har fra en Skibsfører modtaget følgende:

Lejdere til Lastrum. I Følge „Norges Sjøfartstidende“ har man i et engelsk Selskabs Dampere forsøgt at anbringe Rumlejderne inden i Luftventilerne, og man mener derved at opnaa forskellige Fordele i Henseende til at have uhindret Adgang til Lasten — uanset Vejret — og betydelig mere Sikkerhed for Mandskabet.

De nu almindelig brugte Opgange fra Rummene paa Lastdamperne er nemlig alt andet end behagelige og sikre, og det er derfor heller ikke sjældent, at disse foranlediger Ulykker. Rumlejderne er som bekendt i de fleste Tilfælde anbragt lodret under Lugekarmene for ikke at være i Vejen ved Lastning og Losning, og da der ikke altid er Trin paa Indersiden af Lugekarmen til Støtte for Hænder og Fødder, idet saadanne Trin særlig her er i Vejen, saa kan det ofte være forbundet med Vanskelighed og Fare at komme op over de nu saa almindelige høje Lugekarme, og af og til sker der Ulykker af denne Grund. Allerede af disse Aarsager vil denne ny Maade at anbringe Lejderne paa kunne paaregne Interesse, og man maa haabe, at denne maa kunne afværge nogle af de Ulykkestilfælde, der sker paa de større Dampere.

Imidlertid er der noget, der hedder Tilsyn med Skibe, og her kommer „Board of Trade“ i første Række. Det ligger derfor nær at spørge om, hvorledes denne Institution stiller sig overfor en Konstruktion inden i Luftrørene, der for en Del hindrer den fri Adgang af Luft, der er Øjemedet med Anbringelsen af disse. Man kan vist sikkert gaa ud fra, at hvor disse Luftrør ikke er af et meget stort Omfang, vil der næppe blive tilladt noget, som kan hindre Lufttilførslen.

Enhver Foranstaltning, der kan tjene til Sikring af Liv og Lemmer, er af saa stor Betydning, at den bør kunne paaregne alle interesseredes Opmærksomhed, og vore hjemlige Redere og Skibskonstruktører vil sikkert gøre vel i, at overveje det Spørgsmaal: „Hvorledes skaffer man bedre og sikrere Nedgange til Lastrummene i Dampskibene?“

S.

Boulogne sur mer. „Nordisk Skibsrederiforening“ advarer Rederne mod Boulogne sur mer, hvor der for Tiden raader særdeles vanskelige Losseforhold. Skibene opholdes der Uge efter Uge, og Købmændene nægter at betale Liggedagspenge. Den daglige Losning pr. Dag efter at Skibet er kommet til Kaj, drejer sig om 30—40 Standards.

Paa en Generalforsamling, der blev afholdt af skotske Kuleksportører i Glasgow d. 10. Oktober, blev der forhandlet om de Forslag til Strøjkøklansuler, som The Baltic and White Sea Conference agter at indbringe paa sit Aarsmøde. Eksportørerne var af den Mening, at det var umuligt at modtage Redernes Forslag.

Der blev paa den ovennævnte Generalforsamling nedsat et Udvalg, der paa The Baltic and White Sea Conferences Møde i Hamburg d. 24. Oktober skulde være til Stede og i Forening med Newcastle og Hull Eksportører og Importører modsætte sig den foreslaaede Klausul.

Navigationsvæsnets Ordning.

Formanden i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Konsul P. Rechnitzer har velvilligt overladt os omstaaende Skrivelse, der af Kaptajn Kusk Jensen er indsendt til Formanden.

Der forestaar sikkert i en nær Fremtid en ny Ordning af Navigationsvæsenet, og det gælder da om, at det ny kan blive et Fremskridt, uden samtidig at gøre den sparsomme Tilgang til Sømandsstanden endnu mindre ved at berøve de ubemidlede alt Haab om ved egen Flid og Dygtighed at naa frem til Stillingen som Styrmand og Skibsfører. Hvad de efterfølgende Betragtninger angaar, da skal det dog her anføres, at de kun viser Sagen set fra mit Standpunkt og altsaa kun kan gælde for enkelt Mands Mening.

For flere Aar siden blev der en Tid ført en Avisfejde angaaende Navigatøruddannelsen, men desværre tror jeg begge Partier skød forbi Maalet, og havde Eksamenkommissionen og Navigationskolerne selv staaet Søfarten lidt nærmere, vilde de selv let have kunnet finde Fejlene og rettet noget indenfor Lovens nuværende Rammer.

Jeg vil i Korthed kritisere den nuværende Ordning.

I Navigation har saa vidt mig bekendt ikke i de sidste 25 Aar været forlangt en eneste Opgave, hvor Skibet i Taage eller Mørke skulde navigeres nærmest ved Hjælp af Loddet. Følgen er, at de Unge har for lidt Forstaaelse af dette vigtige Instruments Nytte og intet Kendskab til at føre Lodskudene ud i Søkortet og udlede et Resultat deraf.

Der gives ingen Opgaver, hvor man i det hele bruger Taagesignaler eller anvender dem, som findes paa Fyrtaarne og Fyrskibe.

Der gives ingen Opgaver, hvor man anvender Kendskab til Flod- og Ebbestrømme til Fordel for Sejladsen, og dog anvendes det meget om Bord.

Indtil de senere Aar gaves ingen praktisk Fremstilling af, hvordan man skal bære sig ad med at rette Kompasset for Deviation, kun den teoretiske Udregning lærtes.

Der forlangtes til 2den Del Maanedistancer, som næsten aldrig bruges; derimod var enkelt Skibsregnskab, som bruges i alle Skibe, ikke forlangt.

Søret. Vægten ved Undervisningen blev særlig lagt paa Lovparagrafer, som først kommer i anden Række; derimod lærtes intet om, hvordan man skulde undgaa at komme paa tværs af Lovene, intet om det, der først falder for, saa som: Skibets Klarering, Anmeldelse til Losning og Ladning, Fremgangsmaade i Tilfælde af Uoverensstemmelse om Liggedage, Ladning, om Konnossementer, Udbetaling af Fragten — heller ikke hvad der straks skal foretages i Tilfælde af, at Skibet kommer i Havn med Havari.

Maskinlære burde kunne tages særskilt. Det forlanges, at en Styrmand skal kende de enkelte Dele af en Maskine og deres Virkemaade, men der forlanges slet intet Kendskab til Skibet eller dets Bygning.

Paa Grund af ovennævnte Forhold synes jeg, at Flertallets Forslag i en Henseende er paa den rigtige Vej, nemlig ved at kræve, at der ogsaa fra Koffardfartens Side deltages i Eksamensbedømmelsen, men den af Flertallet foreslaaede Ordning tror jeg ikke er praktisk, og jeg vilde nøjes med at foreslaa, at der i den nuværende Eksamenkommission indsættes mindst en Skibsfører, der helst skal have faret som saadan baade med Sejl- og Dampskibe. At foreslaa, at Vedkommende skal have faret som Skibsfører i Langvejsfarten med store Sejl- eller Dampskibe vil næppe være heldigt, thi en saadan Mand vil vanskeligt kunne møde med nogen Forstaaelse over for alle dem, der sejler med Smaaskibe i vore udviklede Farvande og endnu mindre over for Fiske- og Sætteskipper.

De tvungne Eksamensfordringer bør ikke overskride det nødvendige for den praktiske Udøvelse af Søfart og ikke stilles højere, end

at jævnt begavede Mennesker kan lære dem, eller at enhver Sømand med Sparsommelighed kan erhverve de til Skoleopholdet fornødne Midler.

Uagtet der paa mange Punkter er ret betydelige Afvigelser mellem Flertallets og Mindretallets Anskuelse, bærer de dog begge i høj Grad Præget af Ønsket om at fremme Navigatøruddannelsen til det mest mulige og give Navigatørerne fornødent Grundlag til ogsaa ved Selvstudium at udvide deres Kundskaber og gøre ny Fremskridt.

Hvor ønskeligt det end var, at alle havde disse Betingelser, saa vil dog Evner og Midler næppe tillade, at Flertallet af Navigatører naar saa vidt; de vil være tilfredse med at besidde de nødvendige Kundskaber til at røgte deres Kald. Uagtet ogsaa jeg i høj Grad ønsker, at den danske Sømandsstand maa gaa fremad, saa har dog Hensynet til, hvad der lader sig opnaa, bestemt mig til i det væsentlige at holde paa Mindretallets Forslag; dog med Undtagelse af den af Hr. Kontreadmiral C. F. Wandel indtagne Særstilling.

Selv om der oprettes Statsskoler, hvad jeg forøvrigt vil fraraade, og gives Eleverne fri Undervisning, vil dog Udgifterne til Opholdet og Tabet af Fortjeneste blive den betydeligste Faktor for dem, der vil gaa paa Skolen. Det er i Reglen først efter Overtalelse fra Familie og Venner, at de Unge vover deres surt erhvervede Penge paa et Forsøg, og uden at Navigationskolerne var interesseret i at faa saa mange Elever som muligt, vilde Paavirkningen fra den Side sikkert ogsaa blive mindre.

For ikke at henfalde til unødvendig Vidtløftighed vil jeg foreslaa Vedtagelse af Mindretallets Forslag og foruden det før nævnte foreslaa, at følgende Tilføjelser maa blive taget under Overvejelse:

Side 43, Linie 3 f. n. Bestikregning burde tilføjes.

Side 45, Linie 16 f. o. Skibets Klassificering.

Næsten alle Skibe er bygget til en bestemt Klasse, der baade ved Befragtning, Assurance og iøvrigt i Handel og Vandel spiller en stor Rolle. Klassen udløber ofte, mens Skibet er i Udlandet, og det bliver derfor Skibsføreren, der maa foretage det fornødne. Han bør derfor kende Grundtrækkene for Klassificering.

Side 46. Søret. Skibets Indklarering, Anmeldelse til Ladningsejerne, og hvad man først bør foretage, naar man naar Havn med havareret Skib. (Dette bør kun læres kortfattet.)

Det hænder ret jævnlige, at Skibsførere i Udlandet faar Bøder, fordi deres Papirer ikke er i Orden ved Ankomsten, og indtil Skibet er indklareret af Toldvæsenet, er man i Reglen afskaaret fra at faa Assistance af Mæglere eller andre. I flere Lande skal der desuden straks ved Ankomsten fremlægges Lister over forskelligt. Endvidere bør enhver Navigator vide, hvad han skal foretage sig ved Ankomsten til Havn med Havari paa Skib eller Ladning. Det er vist paa dette Punkt, at Navigatøruddannelsen har været mest mangelfuld; det udvidede Kendskab til Sølovene kan kun de færreste huske, og alle Sager af Betydning afgøres dog af Domstolene. Det som forudses af Skibsførerne er, at Sagen er lagt rigtig tilrette og intet forsømt, samt at Sagen saavidt mulig er fri for Formfejl.

Side 46. Teoretisk Skibsbygning. Deltagelse i dette Kursus bør saavidt Plads haves, tillades enhver, der beskæftiger sig med Skibs- eller Baadbygning imod et nærmere bestemt Vederlag.

Ved at give Skibsbyggere Adgang til dette Kursus kunde der sikkert tilføres disse nyttige Kundskaber, som de nu maa savne, og dette vilde blive en Spore til Fremgang i denne Industri.

Side 48, § 17. Flertallets Forslag, om at Eksamenpapirerne udfærdiges paa stemplet Papir med dansk og engelsk Tekst, burde gennemføres.

Side 51. Pkt. 3. Skibes Klassificering.

Side 51. Pkt. 3. Skibes Indklarering, Anmeldelse til Ladningsejeren, Notice, Protest og hvad man straks bør foretage, naar man kommer i Havn med havareret Skib.

Side 52, Pkt. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Nord- og Østersøfart burde forandres til evropæisk Fart indbefattet begge Kyster af Middelhavet. Det er jo bekendt nok, at en ret betydelig Del af Træfragterne paa de mindre franske og irske Pladser ligesom Tjærefragter fra Archangel og Oljekagefragterne fra St. Petersborg besørgeres af danske Skonnerter om Sommeren; om Vinteren søger disse ofte ned til Middelhavet og Marokkokysten. Det er netop i de Skibe og den Fart, at de fleste danske Søfolk faar deres Sømandsuddannelse; de bør ikke hæmmes af unødvendig snevre Grænser, men tværtimod begunstiges, især hvor det som her kan ske uden Udgift for nogen. Ja, jeg vilde endog foreslaa at lade New Foundlandsfarten gaa ind under samme Grænser.

Uddannelsen til den udvidede Skibsførereksamen bør være frivillig og Valget af Fag overladt til Eleverne og kun gøres tvungen for Førerne af Udvandrerbaade, da man ellers kan befrygte, at kun de, der venter en saadan Plads, vil underkaste sig denne Eksamen, med mindre Rederierne en Gang komme i Tanker om at forlange den.

Af Princip er jeg imod først at tage Styrmandseksamen og senere efter to Aars Forløb Skibsførereksamen, da det giver Ekstrabekostning og Afbræk i Fortjenesten, men af Hensyn til dem, der paa Eksamensdagen kaster det meste af, hvad de lærte paa Skolen, i Krogen i den glade Forvisning, at det bliver de ikke spurgt om mere, kunde jeg ønske, at man samtidig med at faa Rettigheder som Skibsfører, havde Pligt til at vise, at man var kvalificeret dertil.

Jens Kusk Jensen.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 50/1907, afsagt d. 9. Oktober 1907. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet „Thyras“ Rederi.

Dampskibet „Thyra“ af Bergen, ført af Kaptajn Brudvig, paa Rejse fra Memel til London med en Ladning Sleepers, grundstødte d. 30. Marts d. A. Kl. c. 3 1/2 Em. i Bøtø Bugt ved Gjedsær. Skibet er bygget i 1901 af Staal og maaler 749 Brutto Register-Tons. Ved Grundstødningen var Vejret taaget med Paalandsvind, og Skibet havde gaaet med mindsket Fart. Grunden bestod af Sand og Ler. Skibets Dybgaende var 11' for og 13' 6" agter, det stod 1' i Grunden fra Forstævnen og c. 5 Favne agter efter, Resten af Skibet var flot, og ved Agterenden var der 20' Vand. Ved Bakning, Udsættelse af Varpanker og Fyldning af Agtertanken samt Overbordkastning af en Del af Dækslasten søgte Skibet forgæves at komme flot ved egen Hjælp. Da en Motorbaad var kommen ud fra Land, blev der telegraferet til Svitzer om Assistance, og disses Bjergningsdamper „Skandinavien“ afgik da samme Dag fra Kjøbenhavn og naaede næste Formiddag ved Syvtiden Strandingstedet efter selv i den tætte Taage at have taget Grunden i Bøtø Bugten. Bjergningskontrakt afsluttedes paa sædvanlige Betingelser om at tage Skibet af Grunden og

føre det til Gjedsær for en af nærværende Ret fastsat Bjergeløn. Kl. 8 1/2 Fm. begyndte „Skandinavien“ at slæbe under Medvirkning af „Thyras“ egen Maskine. Ud paa Eftermiddagen friskede det op med østlig Vind, og der kom en Del Sø. Kl. 2 1/2 Em. begyndte „Thyra“ at glide noget agter over, men tog atter Grunden, og først Kl. c. 3 1/4 Em. lykkedes det at faa den flot. Da det stadig var stærk Taage, og Vinden var tiltagende med ret høj Sø, ankredes op for Natten. Næste Formiddag gik „Thyra“, der var tæt overalt, ved egen Maskine ind til Gjedsær. Ved den foretagne Dykkerundersøgelse viste det sig, at Skibet kun havde taget ubetydelig Skade, idet Kølpladen under Agterkant af Bakken var trykket noget ind, ligesom der fandtes en Del Afskrabbinger, medens Skibet isøvrigt var ubeskadiget og efter udstedt Sødygtighedsattest kunde fortsætte Rejsen.

Ved Stævning af 13. Maj d. A. har Citanterne indstævnet Firmaet Jansen & Co, der har erklæret sig villige til at modtage Søgmaal paa S/S. „Thyras“ Vegne, her for Retten og paastaet sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger; hertil har de Indstævnte sluttet sig, dog med Paastand om, at Sagens Omkostninger tillægges dem.

„Thyras“ Værdi er angivet til 140,000 Kr., den bjergede Ladning til c. 34,000 Kr. og Fragten til c. 1,075 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, deriblandt det bjergedes Værdi, det ret udsatte Sted, hvor „Thyra“ stod, den stærke Taage, der bevirkede, at „Skandinavien“ under Eftersøgningen af „Thyra“ selv gik paa Grund, og paa den anden Side den væsentlige Medvirken, som „Thyras“ egen Maskine ydede, findes en Bjergeløn af 14,000 Kr., herunder indbefattet Godtgørelse for Sagens Omkostninger, at være passende, saaledes at der tilkendes Citanterne Renter som paastaet af dette Beløb.

Dom i S. S. Nr. 59/1907, afsagt d. 9. Oktober 1907. Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtiget for S/S. „Solheims“ Rederi og Assurandører mod Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Den 14. April d. A. om Morgenen grundstødte S/S. „Solheim“ af Tvedestrand, ført af Kaptajn Thorstenson, paa Rejse fra Sunderland til Königsberg med en Ladning Kul, ud for Hammershus Ruiner. Vejret var stille med tyk Taage, og Skibet havde derfor gaaet med halv Kraft, da der pludselig opdagedes Land forude, hvorfor der straks sloges fuld Kraft „Bak“, medens Roret lagdes haardt Styrbord, men desuagtet stødte Skibet og stod fast paa Klippegrunden. Man søgte ved at bakke, udsætte Varpanker og fylde Agtertanken med Vand forgæves at komme af Grunden ved egen Hjælp. Kl. 10 1/2 kom en Repræsentant for Svitzers Bjergningsentreprise om Bord og tilbød Assistance. Efter forskellige Forhandlinger enedes Parterne om en Bjergeløn af 30,000 Kr. og underskrev en Bjergningskontrakt gaende ud paa, at de Indstævnte for den nævnte Sum skulde bjerge Skib og Ladning og isøvrigt paa de sædvanlige Betingelser. Efter Afslutningen af disse Forhandlinger, under hvilke nogle Repræsentanter for Fiskerne havde været til Stede, gik Svitzers Agent i Land for at telegrafere til Kjøbenhavn efter Bjergningsdampskib. Her paa Eftermiddagen ved 3 Tiden kom c. 80 Fiskere, der imidlertid havde skaffet Losseredskaber til Stede, om Bord paa „Solheim“ og begyndte at kaste over Bord af Ladningen. Overbordkastningen fortsattes indtil Kl. c. 8 om Aftenen, da Skibet, efter at der ialt var kastet 50 à 70 Tons Kul over Bord, kom flot, som det maa antages, dels paa Grund af Kastningen, dels ogsaa fordi Vandet var steget noget — hvor meget kan ikke betragtes som oplyst. Kl. 2 1/2 næste Morgen ankom de Indstævntes Bjergningsdamper „Kattegat“ til Strandingstedet, hvor „Solheim“ imidlertid var ankret op, og hvorfra „Solheim“ Kl. 5 Morgen ved egen Maskine afgik til Rønne. Ved An-

komsten hertil blev det underkastet en Undersøgelse af „Kattegats“ Dykker, hvorved det viste sig, at Skibet bortset fra nogle Buler og Afkrabninger ingen Skade havde lidt, hvorfor det efter optaget lovformig Syns- og Skønsforretning, hvorved det vurderedes til 150,000 Kr., kunde fortsætte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Ved Stævning af 4. Juni d. A. har nu Citanterne, Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtiget for „Solheims“ Rederi og Assurandører indbragt Spørgsmaalet om Bjergelønnen her for Retten, idet de principalt har paastaaet Kontrakten kendt ugyldig, subsidiært den betingede Bjergeløn nedsat i Henhold til Sølovens § 227. Principaliter gør de nærmest gældende, at Kontrakten ikke er bleven effektiv, idet det skulde være en Forudsætning for en Kontrakt med de Indstævnte, at en af disses Baade kom til at deltage i Bjergningsarbejdet. De har i Forbindelse hermed hævdet, at det Krav, Landbjergene maatte have, ikke kan indtales af de Indstævnte, der ikke har villet fremlægge den Kontrakt, de efter deres Paastand har med Landbjergene, og som heller ikke under Sagen har fremlagt nogen Fuldmagt fra disse til at indtale det dem tilkommende Krav.

De Indstævnte har paastaaet Kontrakten kendt gyldig uden Nedsættelse af det betingede Vederlag, som de fordrer sig tilkendt med Renter; de hævder, at Landbjergene er engageret af dem og er optraadt paa deres Vegne.

Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkendt Sagens Omkostninger.

At de Indstævnte ikke har fremlagt den Kontrakt, de har med Landbjergene, maa blive uden Betydning for nærværende Sag, da det efter de afgivne Vidneforklaringer og de ivrigt foreliggende Oplysninger maa anses for givet, at der mellem de Indstævnte og Bjergene fra Land bestaar en Overenskomst om Samvirken ved alle paa den paagældende Kyststrækning forefaldende Bjergninger, og at i nærværende Tilfælde Bjergene fra Land er hidkaldt af de Indstævntes Agent i Henhold til den afsluttede Overenskomst, samt at de har paabegyndt Bjergningsarbejdet efter Aftale og i Forstaaelse med Agenten, efter at denne havde afsluttet den ommeldte Bjergningskontrakt. Hertil kommer, at „Solheims“ Fører i Skibsdagbogen for den paagældende Dag har anført, at 80 Mand fra „Svitzer“ paabegyndte Arbejdet, der saaledes ogsaa af Skibets Fører er opfattet som udført i Henhold til den med de Indstævnte afsluttede Bjergningskontrakt, og de nævnte Bjergere ses da heller ikke at have gjort noget som helst Krav gældende overfor Skibet i Anledning af Bjergningen.

Idet herefter Landbjergernes Arbejde maa betragtes som et Led i et Bjergningsarbejde, som er udført i Henhold til den med de Indstævnte afsluttede Overenskomst, maa de Indstævnte være berettiget til at indfordre Betalingen for det samlede Arbejde; men den akkorderede Sum skønnes betydeligt at overstige en passende Betaling for den foretagne ikke vanskelige Bjergning. Idet Betingelserne for en Nedsættelse efter Sølovens § 227 findes at foreligge, skønnes Bjergelønnen, naar henses til de bjergede Værdier og til Skibets Stilling der — strandet som det var paa en farlig Klippekyt klods op ad Land — nødvendiggjorde en hurtig Hjælp, samt til at Hjælpen fra Landbjergernes Side, saa vidt det af det foreliggende kan ses, er paabegyndt saa hurtigt som muligt, passende at kunne beregnes efter en Maalestok af omtrent 100 Kr. for hver Landbjerg med et vist Tillæg for „Kattegats“ Dykkerhjælp til ialt 8,500 Kr.

Minimalfragterne for Sejlskibe.

Fragtraterne fra Kjøbenhavn.

Vi har modtaget følgende:

Undertegnede har haft Lejlighed til at iagttage de Fragtslutninger, der i den sidste Uge er gjort her i Kjøbenhavn, og har ikke kunnet undgaa at lægge Mærke til, at enkelte mindre Skibe er bleven sluttet under Minimalfragterne.

Sørgeligt er det at se, at vi Smaaskippere staa saa langt tilbage for alle andre Samfundsklasser i Henseende til Sammenhold, og at vi har saa lidt Forstand paa at arbejde for vor egen Interesse og forbedre vore smaa Indtægter. De Minimaltakster, som vi nu har faaet udarbejdet, er vi vist alle enige om, ikke er for høje, men hvorfor dog saa ikke holde os til disse, saa meget mere som Befragterne i Almindelighed ikke har noget at indvende imod dem, naar kun Konkurrenterne maa betale det samme. Det vil endog i de fleste Tilfælde være en Fordel for Befragteren, naar han kan regne med en stabil Fragt.

Det gælder derfor om at holde fast paa Minimalraterne, der har kostet saa meget Arbejde, Tid og Penge; lad os ikke løbe den Risiko, at vore Kolleger peger os ud som Luskepetere, og lad os endelig alle som én være klar over det Ansvar vi paadrager os overfor vor Stand og os selv, naar vi gaar under Raterne.

Kjøbenhavn synes at være det Sted, hvor det er vanskeligst at holde Raterne oppe, og man tager næppe meget fejl, naar man giver de mange Mæglere en Del af Skylden herfor, idet den ene søger at faa billigere Skib end den anden; dog maa man selvfølgelig ikke glemme, at det staa til Skipperen selv, om han vil tage Fragten eller ikke.

Maaske er vore Minimalfragter kommen lidt hastig paa os — en god Sag kan ogsaa komme hurtigt frem — men da de nu har været i Kraft i nogen Tid, vil enhver interesseret være bekendt med dem.

Naar vi ser hen til det Sammenhold, som Rederne for de større Skibe i Nord- og Østersøfarten udviste, saa snart deres Rater traadte i Kraft, da kan vi tage Lære heraf, og den økonomiske Fordel, som de fra første Tid har opnaaet, bør anspore os til at følge deres Eksempel.

Kjøbenhavn, d. 2. Oktober 1907.

Flerc Skibsførere.

Fragtmarkedet.

Gennemgaaende har der i den forløbne Uge ikke fundet nævneværdige Forandringer Sted i de hjemgaaende Markeder, af hvilke de allerfleste ligger trægt, og navnlig er det trist at se, hvor liden Aktivitet Sortehavet, Azov etc. udfolder, disse Markeder, som jo ellers nu paa denne Aarstid plejer at drage saa megen Tonnage til sig. Denne Livløshed i Kornbefragtingerne, som forøvrigt ogsaa gør sig gældende i Østersøen, er hovedsagelig begrundet paa den Omstændighed, at Købmændene i Rusland, Rumænien etc. holder deres Varer tilbage i Haab om højere Priser, idet Høstberegningerne mange Steder ikke er faldet ud efter Forventning, saa at der er Knaphed paa Varer. Dette gælder i Særdeleshed for Indiens Vedkommende, hvor Hvedehøsten i mange Distrikter er slaaet fuldstændig fejl, saa at der endog er Udsigt til, at der maa indføres Hvede for Landets eget

Konsum, og at dette er i høj Grad uheldigt for Skibsfarten paa Østen, hovedsagelig Bombay og Kurrachee, er indlysende. Ogsaa i Australien ser det trist ud med Høstudsigterne, men det lader til, at de nordamerikanske Stillehavspladser har Masser af Korn, og foruden et usædvanligt stort Antal Sejlskibe har der fra disse Kanter i den sidste Tid været fragtet en Mængde Dampere til stadig stigende Rater. Det sidst betalte for Dampere er 37/6 à 38/9 fra Puget Sound eller Portland (Or) til U. K. eller Kontinentet pr. primo November, men da Markedet er tømt for nogenlunde prompt Tonnage, kommer Raten nok op paa 40/ eller maaske endog derover. Paa en Maade kan det maaske nok være ganske godt, at en Del Tonnage bindes ved disse enorm lange Rejser, som jo tager en svær lang Tid, men det er kun de meget store Dampere, som kan sejle med Fordel i denne Fart, og for de mange Baade paa 3,000/5,000 Tons, som ellers sejler paa Sortehavet eller La Plata, ligger Forholdene ret vanskeligt i Øjeblikket. For den ny Høst fra La Plata Distrikterne, som ventes at ville komme frem til Afskibning i Begyndelsen af 1908, er der dog i de sidste Dage mere Begær efter Tonnage, og det er slet ikke umuligt, at La Plata Markedet kan blive godt, saasnart det med nogenlunde Nøjagtighed kan forudses, hvor stort det til Eksport kommende Kvantum vil blive. Hershjemme omkring i Nord- og Østersømarkederne er der jævn Gang i Tingene, men intet særlig bemærkelsesværdigt. Træfragterne fra Nordbotten, hvorfra der endnu er ikke saa faa ubefragede Laster, er høje, men Ekspeditionerne bliver jo heller ikke de bedste nu, hvorimod der for Korn, baade fra St. Petersburg og de sydligere Pladser, kun gøres meget lidt til særdeles beskedne Rater. Til Rotterdam finder der næsten ingen Befragtninger Sted med Korn grundet paa Strejken dernede blandt Losserne, og i visse Tilfælde har ogsaa Dampere med anden Ladning lidt betydelige Ophold paa denne vigtige Plads, der jo besøges af et meget betydeligt Antal danske Dampere. Det er sørgeligt med disse Strejker, som synes at blive hyppigere og hyppigere, saa det ene og saa det andet Sted, Strejkerne i Antwerpen, Rouen, Calais etc. er de seneste Eksempler derpaa, og enhver Reder maa haabe, at de Skridt, som nu fra forskellig Side (British Shipping Federation samt Baltic and White Sea Conference) gøres for at gardere Skibene mod Ulemperne og Tabene ved disse evindelige Strejker, snarest mulig maa føre til positive og gunstige Resultater.

Det østlige Marked har ikke meget at byde paa. Kalkutta har sluttet et Par enkelte Dampere med Jute til 23/9 Dundee, 25/ Hamburg. Bombay og Kurrachee er nominelle, og fra Rispladserne har der kun været sluttet meget lidt. Saigon betalte 25/ for rensat Ris til Dunkerque pr. November og 26/ for Rismel til Liverpool for Marts/April.

Sortehavet etc. viser kun ringe Liv, og Raterne er paa det nærmeste uforandret paa Basis af 8/ à 8/3 fra god russisk Havn til udsøgt Havn. Sulina betalte 8/6 à 8/7½ L. H. A. R., 6 d. mere Hamburg pr. prompt. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betales for en prompt 4,600 Tons Baad 11/10½ én dansk Havn, 12/1½ to, 12/4½ tre Havne. Azov er meget stille paa Basis af 10/ „any“ for større Baade, 11/9 N. C. for mindre, men der er Tendens til lidt Stigning.

Middelhavet har fragtet ikke saa lidt, men Raterne er gennemgaaende ikke tilfredsstillende. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi: 10/9 à 11/6 Huelva/U. S., 6/3 Algier/Tyne, 6/6 Stockton, 7/3 Karthagena/Middlesbro, 7/9 Antwerpen. For Byg fra Tunis Kysten til U. K. sluttedes et Par Baade til 10/6 à 11/ pr. Ton, og for Fosfat fra Sfax betales 7/6 til London, 8/6 Nantes. For Bomuldsfrø fra Aleksandria er Raten lavere, idet der sidst er sluttet til 7/9 Hull, 8/3 London. Ertsarterne fra Bilbao er omtrent uforandret paa Basis af 4/3 til Cardiff, 4/9 Newport, 5/6 Middlesbro.

Nordamerika viser endnu ingen Opgang i Raterne,

men der synes at være et bedre Begær efter Tonnage, dog danner Kanada en Undtagelse, thi herfra er der saa at sige ikke flere Laster. For Bomuld betales 26/3 fra Wilmington og fra Savannah 30/ til Liverpool, Manchester eller Bremen, og adskillige store Dampere placeres fra New York eller Filadelfia med Petroleum til Østen, og der er fremdeles et godt Begær. Fra Golfen betales indtil 11/3 paa Netto Charter pr. Oktober/November til U. K. eller Kontinentet, medens der til Danmark betales 12/ én, 12/3 to Havne. Tømmerfragterne er omtrent uforandret paa Basis af 81/3 à 82/6 til Kontinentet og U. K. Fra Sapelo noteres 83/9 til Genua. For Dampere i Maanedsfragt er der et jævnt godt Begær paa Basis af 3/3 à 3/6 pr. Ton Dødvægt, Levering og Tilbagelevering i U. S.

La Plata Markedet er flovt for prompt Lastning, idet kun 9/ O. C. betales fra Buenos Aires, 10/ fra San Lorenzo Grænsen, men pr. Januar/Februar er der mere Begær paa Basis af 15/ à 16/ fra San Lorenzo Grænsen. Fra Bahia Blanca er betalt 16/ O. C. for et Par 6,000 Tons Baade pr. Februar.

Østersømarkedet er paa det nærmeste uforandret. Trælastfragterne fra Nordbotten er gode, men de russiske og tyske Havne viser ikke meget Liv, særlig ikke for Kornets Vedkommende. I de allersidste Dage synes der dog at være lidt mere Begær fra St. Petersburg, som nu vil betale 1/3¾ Hvedebasis til London, medens Libau er stille paa Basis af 11½ à 11¾ d. Havrebasis London, 1/1½ Emden, men mærkværdigvis holder Königsberg sig paa 1/6 Hvedebasis (500 lbs.) til London. Nu kan der jo ikke fragtes mere til U. K. med fuld Dækslast, og Raterne er som Følge heraf lidt højere. Fra St. Petersburg til London eller Hull kan faas 30/ D/B. maks., 1/3 Boards 32/6, men fra Riga noteres kun 26/ D/B. og til Antwerpen kun Frs. 31/32, Rouen Frs. 33. Blandt de sidste Befragtninger fra Botten nævner vi Frs. 34 Boards Gefte/Ghent (600 Strd.), Frs. 37 D/B. B. Rüfsø/Antwerpen (475), Frs. 38 D/B. 1/4 Boards Kronstadt og Petersburg/Honfleur (700), 40/ Props Kristinestad/Newport (1,000), Frs. 42½ Skellefteå og Piteå/Antwerpen (760).

Kulfragterne er igen lidt højere til Middelhavet, og en Mængde Befragtninger har fundet Sted. Ad Danmark og Østersøen til er de atter lidt fastere, men i andre Retninger gennemgaaende uforandret. Til Østen menes de dog at ville stige noget, grundet paa de daarlige Udsigter for Returfragt, særlig fra Indien. Fra Østkysten er der bl. a. sidst betalt 4/6 Tyne/Kronstadt (2,600), 4/10½ à 5/6 Forth/Riga, 6/ Blyth/Sundsvall (2,000), 4/4½ Blyth/Swinemünde (4,800) og 4/9 (1,800), 4/9 à 4/10½ Nenfahwasser, 5/ Tyne/Stockholm (4,200), 6/6 Grangemouth/Wismar (1,250), 4/9 à 5/ god dansk Havn (2,000/2,500), 6/ à 7/ Smaabaade til smaa danske Provinshavne, 8/3 Tyne/Barcelona (2,500), 8/ à 8/3 Genua, 7/6 Aleksandria (3,500). Fra Cardiff har der været fragtet meget livligt, og der betales sidst 5/ Havre, 8/6 à 9/ Barcelona, Frs. 9 Marseille, 8/ à 8/3 Genua eller Savona, 8/6 Livorno, 8/ Aleksandria, 7/ à 8/ Port Said, 11/6 Colombo, 13/6 Hongkong, 7/6 Las Palmas eller Tenerife, 14/ à 14/6 River Plate pr. prompt, 12/9 pr. December.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østnorge, Vestsverig og Danmark til Nordøst-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er der færre prompte Ladninger fremme end i forrige Uge; dog er der Ladninger nok for den fremkomne Tonnage, men Redernes Fordringer, særlig fra Sydbottenhav, er som oftest saa høje at Forretning vanskeligliggøres. Østnorge og Vestsverig har en Del Propslaster, medens Islaster er færre, Danmark har ligeledes afskibet nogle Kornlaster. Returfragter, Oljekager og Kul er færre og lavere, medens Forholdet er bedre for Clay fra England og Kornlaster fra Vestfrankrig.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

110 Stdr. D/B. Porsgrund/Brügge Fracs. 39, 65 Stdr. Kortprops Skienfjord/Leithfjord 21/, 130 Stdr. D/B., Boards Stockholms/Bordeaux Fracs. 53, 300 Tons Clay Tynen/Kjøbenhavn 9/3, 320 Tons Clay Charlestown/Kotka 13/3, 240 Tons Clay Charlestown/Bremen 8/3, 350 Tons Kul Boston/Assens £ 9.10, 200 Tons Kul Dysart/Svendborg £ 8.10, 200 Tons Kul Dysart/Tønsberg £ 7, 199 R.-T. Is Kristianiafjord/Treport Fracs. 11, 1,200 Qrs. Havre Aarhus/Leithfjord 1/1½ pr. 336.

Der noteres bl. a. følgende:

75/130 Stdr. Stav Sydbotten/Themson 40/ à 42/6, 80/110 Stdr. Stav Østnorge/Themson 29/ à 30/, 90/120 Kbf. Firewood Sydbotten/engelsk Kanalhavn 47/6 à 50/, 200/400 Tons Kul Østkyst Kuhlavn/Danmark 8 à 9 £.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da udbydes der nu atter fra Rostock, Stralsund, Greifswald og Barth flere Rug- og Havrelaster; Rostock noterer 4 Mark, hvortil der ogsaa er sluttet, og Stralsund 4 à 4½ Mark, alt for Rug; Kønigsberg og Danzig er til Dels uforandret. Memel noterer Rug til Danmark 6 à 6½ Mark, og fra Rügenwalde søges flere Skibe for Havre til 5¼ Mark Danmark, Sydsverig.

Lübeck er vedblivende meget fast, og der sluttet til omkring 4 à 4½ Mark til danske Havne. Hamburg er stadig meget mat og slutter til 4 à 4½ Mark for Majs til Danmark.

ab danske Provinshavne er der atter i den forløbne Uge befragtet en Del Skibe saa vel for Byg som for Hvede.

ab Kjøbenhavn er det ualmindelig flovt, og der er mange fragtsøgende Skibe, bl. a. er sluttet Kul til Masnedø 14 Øre, Bomuldsfrøkager til Stubbekjøbing 14 Øre, Oljekager til Rostock 3¼ à 3½ Mark.

Ugens Havarier.

Karen Marie, Kvase af Svendborg, kom d. 9. ds. paa Rejsen herfra til Hjemstedet paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Freja, Skonnertbrig af Raumo, er paa Rejsen fra Wiborg til Kielersfjord med Trælæs strandet i Taage Syd for Gudhjem. Besætningen er bjerget; Skibet bliver rimeligvis Vrag.

Ran, Dpsk. af Trelleborg, har været paa Grund ved Agger; flot med Assistance af Svitzers, efter at have kastet c. 7,000 Tdr. Kul over Bord af Lasten; Skibet blev af Svitzers bragt til Frederikshavn lidt læk.

Lillesand, norsk Brig, har paa Rejsen fra Leith til Eheltoft med en Ladning Kul været paa Grund paa Pikkeldgrunden. Skibet kom flot uden Assistance og er ankommen til Eheltoft ubeskadiget.

Dania, Trawldpsk. af Lynæs, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Eckerforde til Grenaa paa Grund paa Sydkysten af Langeland. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør.

Mette, Skonnert af Marstal, der, som meddelt, grundstodte ved Hellebæk, er kommen flot ved egen Hjælp og har fortsat Rejsen til Wiborg.

Oliga, Skonnert af Marstal, fik under Opankring ved Lappegrunden Fyrskib sine Fortøjninger uklare af Fyrskibet og maatte have Assistance for at komme fri igen. Fortsat Rejsen til Malmø.

Wega, Dpsk. af Flensborg, grundstodt ved Ljushagen, er bragt flot af Svitzers og ind til Fredericia.

Fridtjof, Dpsk. af Tromsø, er sunket ved Kap Langenes. Kun en Mand af Besætningen reddedes, Resten, 15 Mand, druknede. Skibet var d. 24. Septbr. afsejlet fra Tromsø og havde ved Vaar Mayen optaget 3 Skibbrudne.

Anna Kirstine, Skonnert af Svendborg, kom paa Rejsen fra Kædeby til Finland med Byg paa Grund ved Langeland.

Najaden, Fiskekutter, er strandet ved Fornæs og er Vrag. Besætningen bjergede sig i Land i Motorbaad.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Frederikshavns Flydedok og Skibsværft, H. V. Buhl & Co., har vi modtaget Tegningen til et Motor Staal-Sejlfartøj, som Værftet i disse Dage har alleveret til Grosserer Langballe i Aarhus. Fartøjet har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpend. 67' 6", Brede paa Spant 18' 6". Største Dylgaaende er 6' 0" og Bæreevnen 50 Tons. Motoren er paa 24 eff. HK, og giver Fartøjet en Fart paa 6½ Knob.

Skibet, der er bestemt til Sandgravning, er forsynet med 2 Sænkkele, som løftes med Haandspil.

Den 10. ds. løb fra Ring Andersen's Skibsværft i Svendborg en 3-mastet Skonnert »Motor» af Stablen. Skibet, der maaler 65 Brutto Tons og er forsynet med en 24 HK. »Alfa» Motor, ejes og føres af Kaptajn Andersen fra Gaabuse (tidligere Fører af Skonnert »Christine»).

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

"IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af kondenseret melk.

NEW YORK STEMP-FABR. XANIA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 15. Oktbr.) Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 13. ds. fra Dunkerque. — Alexandra, Rahe, ank. Boston 7. ds. fra Kristiania. — Algarve, Borries, p. Dartmouth 12. ds. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Rouen 12. ds. fra Riga. — A. N. Hansen, Pnasse, ank. Piraus 12. ds. fra Tunis. — Antwerpen, Madsen, ank. St. Petersborg 3. ds. fra Riga. — Arkansas, Jacobsen, dokker her. — Arno, Strubberg, afg. Neapel 14. ds. til Messina. — Axelhuus, Soeberg, ank. hertil 13. ds. fra Pillau. — Baron Stjernblad, Kofeed, ank. London 13. ds. herfra. — Beira, Lange, ank. Riga 12. ds. herfra. — Chr. Broberg, Rasmussen, ank. Almeira 9. ds. fra Cadiz. — Christian IX, Holm, p. Dartmouth 12. ds. for Bordeaux. — Dugmar, Bogvad, afg. Tarragona 14. ds. til Denia. — Douro, Mortensen, ank. Lissabon 11. ds. fra Oporto. — Florida, Andersen, ank. Filadelfia 12. ds. fra Baltimore. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 14. ds. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 13. ds. fra Finland. — Georgios I, Sorensen, ank. Libau 10. ds. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 8. ds. fra Kristiania. — Hengest, Harder, afg. herfra 11. ds. til Antwer-

pen. — Hjeltn, Sorensen, ank. hertil 12. ds. fra Sundsvall. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Oneglia 16. ds. fra Sverig. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 13. ds. til Aarhus. — Kasan, Hansen, dokker her. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 13. ds. fra Stettin. — Kiev, Jorgensen, p. Onessant 14. ds. for Cete. — Kursk, Gommesen, afg. Riga 12. ds. til Rouen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 9. ds. fra Libau. — Louise, Kruse, ank. St. Petersburg 12. ds. herfra. — Louisiana, Orsted, afg. Filadelfia 12. ds. hertil. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Kristiania 12. ds. til Boston. — Morsø, Oest-Jacobsen, afg. Sundsvall 11. ds. til Utansjo. — Moskow, Meldahl, ank. hertil 14. ds. fra Lissabon. — Nicolai II, Kaas, afg. Boston 2. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Niedersoc, afg. herfra 11. ds. til St. Petersburg. — Nordjylland, Kragh, ank. St. Petersburg 11. ds. herfra. — O. B. Snhr, Frisenette, p. Gibraltar 6. ds. hertil. — Omsk, Jonsen, p. Brunsbüttel 14. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. New York 15. ds. fra Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. hertil 14. ds. fra Libau. — Pregel, Olsen, ank. Libau 7. ds. fra Hull. — Ribershuus, Bonnelykke, ank. hertil 14. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 4. ds. til Las Palmas. — Thyra, Mikkelsen, ank. Libau 12. ds. herfra. — Tiber, Gotthardt, afg. Kotka 11. ds. til Wiborg. — Tyr, Thaming, ank. hertil 14. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. New York 10. ds. til Kristiansand.

— Valdemar, Johnsen, ank. Riga 12. ds. herfra. — Vondsyssel, Jacobus, ank. Antwerpen 11. ds. fra Riga. — Viking, Meyer, ank. Lissabon 8. ds. fra Funchal. — Ceres, Gad, ank. Reykjavik 11. ds. fra Kysten. — Esbjerg, Struve, afg. Reykjavik 30. Septbr. for Vestlandet. — Holar, Swan, afg. Reykjavik 4. ds. til Kysten. — Laura, Aasberg, afg. herfra 12. ds. til Leith. — Skalholt, Larsen, afg. Reykjavik 28. Septbr. til Nordlandet. — Tjaldur, Rothe, ank. Thorshavn 14. ds. fra Leith. — Vestu, Gottfredsen, afg. herfra 15. ds. til Leith.

Carl, Skjold, Gorm. Frøde, Schmidt, ank. til Kuusilutto 10. ds. — Sigurd, Petersen, afg. fra St. Petersburg 10. ds. — L. H. Carl, Stabell, ank. til Blyth 14. ds. — Erik II, Mahneke, afg. fra St. Petersburg 9. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. til Windau 7. ds. — Dan, Hørke-Petersen, afg. fra St. Petersburg 9. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. til Calais 9. ds. — Knud II, Meyer, afg. fra Trångsund 15. ds. — Danmark, Kraemer, ank. til Sunderland 12. ds. — Ragnar, Holst, ank. til Calais 5. ds. — Skjold, Mathiesen, ank. til Riga 2. ds. — Halfdan, Hansen, afg. fra Ulshørg 5. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. til Chantenay 6. ds. — Svend II, Jensen, afg. fra St. Petersburg 9. ds. — Harald, Schmidt, ank. til Bordeaux 11. ds. — Magnus, Hveysel, ank. til Blyth 12. ds. — Ivar, Jull-Larsen, afg. fra Aarhus 12. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ank. til Borgå 12. ds. — Vagn, Mahneke, ank. til Swansea 15. ds. — Ulf, Drescher, afg. fra Methil 14. ds. — Leif, Huus, afg. fra Repola 8. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ. Petersen, ank. til Ulshørg 13. ds. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. til Kronstadt 5. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afg. fra St. Petersburg 13. ds. til Dunkerque. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. til Calais 13. ds. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. fra Dunkerque 14. ds. til Sunderland. — Excellence Pleske, Christensen, afg. fra London 12. ds. til Sunderland. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. til Kronstadt 14. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. til Kronstadt 6. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. til St. Petersburg 12. ds. — Johan Siem, Nielsen, ank. til Blyth 14. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Windau 10. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. til Boulogne 14. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. til Stockholm 15. ds. — Martha, Christensen, ank. Blyth 13. ds. — Elina, Ruthje, afg. fra Archangel 9. ds. — Therese, Larsen, ank. til Archangel 5. ds. — Simone, Møller, afg. fra Sundsvall 13. ds. — Jeanne, Jørgensen, afg. fra Holmsund 16. ds. — Daisy, Lagesen, afg. fra Stockholm 15. ds. — Vera, Riso, ank. til Stugsund 10. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. til Korsør 13. ds. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kronstadt 10. ds. — Hamlet, Reese, ank. til Burntisland 11. ds. — Helge, Olsen, afg. fra Blyth 12. ds. — Rolf, Olsen, afg. fra Rotterdam 12. ds. — Niels R. Fiisen, Mathiesen, ank. til Grimsby 9. ds.

Vesterhavet. Niobe, Gregersen, ank. til Methil 14. ds. — Nancy, Nielsen, afg. fra Frederikshavn 11. ds. til West Hartlepool. — Nautik, Nielsen, passeret Quessant 14. ds. til Middlesbro. — Nordsoen, Gram, ank. til Grimsby 12. ds. — Nexos, Basse, ank. til Newport 13. ds. — Fylla, Christensen, ank. til Grimsby 6. ds. — Gørda, Iversen, ank. til Cannes 14. ds. — Hebe, Hansen, afg. fra Middlesbro 11. ds. til Flensborg. — Cito, Thøgersen, ank. til Leith 11. ds. — Napoli, Brink, ank. til Esbjerg 13. ds. — Bodil, Larsen, ank. til West Hartlepool 11. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. til Königsberg 11. ds. — Norma, Nielsen, afg. fra Danzig 11. ds. til Helsingør. — Alfa, Uldall, ank. til Esbjerg 13. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. til Sunderland 12. ds. — London, Bom, ank. til Stettin 15. ds. — Paris, Tholander, ank. til Methil 12. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. fra Heplotsund 9. ds. til Velzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. til St. Petersburg 9. ds. — Wien, Brink, afg. fra Blyth 12. ds. til Swinemünde. — Roma, v. Thun, afg. fra Windau 15. ds. til Grangemouth.

Urania. Polurstjernen, Brandt, ank. til Blyth 13. ds. — Eklipika, Hemmingsen, ank. til St. Petersburg 14. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. til Methil 13. ds. — Urania, Clausen, ank. til Hull 8. ds. — Svend, Petersen, afg. fra Aarhus 12. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. til Rotterdam 7. ds. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. til Kiel 14. ds. — Eng-land, Andersen, afg. fra Hull 11. ds. — Holland, Poulsen, afg. fra Methil 12. ds. — Rusland, Madsen, ank. til Ostende 11. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. til Kronstadt 9. ds. — Ingrid, Winther, ank. til Rouen 14. ds. — Karen, Eriksen, ank. til Ostende 14. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, passeret Portland 15. ds. til Kratzwieck. — Alexy, Lorentzen, passeret Kanalen 13. ds. til Nantes. — Dagny, Fischer, afg. fra Königsberg 13. ds. til Yxpila. — Mary, Clausen, ank. til Råfö 14. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. fra St. Petersburg 13. ds. til Terneuzen. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Rotterdam 9.

ds. — Normannia, Eriksen, ank. til St. Petersburg 10. ds. — Livonia, Skov, afg. fra Grangemouth 15. ds. til Stettin.

Østersøen. Patria, Larsen, ank. til Rotterdam 14. ds. — Gratia, Sørensen, afg. fra Tynen 9. ds. til Kronstadt.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Riga 11. ds. — Gallia, Nielsen, ank. til Sunderland 9. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. til Blyth 13. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. til St. Petersburg 10. ds. — Katonia, Rasmussen, afg. fra Königsberg 10. ds. til London.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. til Skellefteå 13. ds. — Carbonia, Mathiasen, afg. fra Königsberg 12. ds. til London. — Estonia, Winckler, ank. til Dunkerque 14. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. til Horsens 14. ds. — Selandia, Trousegaard, ank. til Methil 12. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. til Rotterdam 29. Septbr. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Valparaiso 12. Aug. — Flvnderborg, Larsen, ank. til St. Petersburg 6. ds. — Fredensborg, Hartmann, ank. til West Hartlepool 13. ds. — Frederiksberg, Larsen, ank. til Livorno 14. ds. — Jømsborg, Mathiesen, afg. fra Hull 13. ds. — Kronborg, Jensen, afg. fra Riga 12. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. til Aarhus 13. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Sunderland 6. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. fra Repola 10. ds. — Søborg, Fischer, afg. fra West Hartlepool 14. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Kjøbenhavn 13. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. til Kjøbenhavn 13. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. til Stettin 13. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Archangel 8. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. til Ghent 10. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. til Kronstadt 12. ds. — Ulfshørg, Eriksen, afg. fra Kjøbenhavn 16. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. til Pillau 14. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. til Jacobstad 13. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. til Burntisland 14. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. fra St. Petersburg 9. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. fra Danzig 12. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. til Flensborg 15. ds. — Skakkeborg, Skakkeborg, Grove, ank. til West Hartlepool 4. ds.

Syendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. til Libau 10. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. til London 14. ds.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. til Stolpemünde 9. ds. — Energi, Svane, ank. til Boness 12. ds. — Erindring, Nielsen, ank. til Rochefort 13. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. til Antwerpen 24. Septbr. — Indien, Berg, afg. fra Yokohama 14. Septbr. — Yngala, v. Deurs, ank. til Bangkok 4. ds. — Auamba, Juell-Hansen, ank. til London 14. ds. — Cathay, Jensen, ank. til Marseille 10. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. fra Tjilatjap 13. ds. — Birma, Prahl, afg. fra Palermo 11. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. fra Antigua 14. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. fra Kjøbenhavn 15. ds. — St. Croix, Christensen, afg. fra St. Thomas 12. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. til Königsberg 13. ds. — Sjøland, Sonneisen, ank. til Seaham 11. ds. — Agnete, Petersen, afg. Methil d. 14. ds. for Wisnar. — Hermia, Hansen, ank. til Methil 11. ds. — Alice, Schultz, ank. til Lübeck 13. ds. — Bornholm, Abrahamson, ank. til Kiel 14. ds. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 15. ds.

Svendsten & Christensen. E. M. Dalgas, Müller, ank. til Kings Lynn 12. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. fra St. Petersburg 12. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. til Sutton Bridge 8. ds. — Peter Willemoes, Alhertsen, afg. fra Ulshørg 12. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Skellefteå 13. ds. — Hans Tuvsen, Klaborg, passeret Kjøbenhavn 10. ds. nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, passeret Kjøbenhavn 13. ds. nordg. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. til Skellefteå 10. ds. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. til Kiel 14. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. til Kjøbenhavn 14. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. til Korsør 11. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. til West Hartlepool 11. ds. — Clara, Magleby, ank. til Grimsby 13. ds. — Kai, Kurtz-hals, afg. fra Burntisland 11. ds. til Kiel. — Erik, Poulsen, ank. til Burntisland 14. ds. — Hugo, Steen, afg. fra Sundsvall 12. ds. til Garston. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. fra Skellefteå 15. ds. til Cherbourg. — Chr. Gylstorf, Schmidt, afg. fra Danzig 14. ds. til Wilborg. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. til Grimsby 14. ds. — Wilh. Colding, Frederiksen, ank. Kbhvn. 11. ds. — Angantyr, Holm, ank. til Bremen 14. ds. — Bogatyr, Nielsen, afg. fra Lübeck 15. ds. til Kotka. — Farmatyr, Nielsen, afg. fra Haukipudas 11. ds. til Boness. — Veratyr, Villadsen, ank. til Newfairwater 10. ds. — Absalon, Grau, afg. fra Swinemünde 15. ds. til Norrköping.

Ocean. Norman, Roshak, laster i St. Petersburg. — Alfau, Nielsen, ank. til Aarhus 13. ds.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Normandiet, Schmidt, afg. fra Dunkerque 15. ds. -- Slesvig, Svarrer, ank. til Kongsbjerg 15. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. til Methil 14. ds. -- Jens Bang, Kusk-Jensen, afg. fra Riga 11. ds. til Ghent. -- Margrethe Lund, ank. til Ghent 10. ds. -- Henning, Clemmensen, afg. fra Methil 14. ds. til Aalborg.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud Hauch, afg. fra Stockholm 15. ds. til Ørnskoldsvik. -- Henrik Bjelke, Hansen, ank. til Grimsby 3. ds. -- Ove Gjedde, Jans, ank. til Blyth 12. ds.

Frem. Austa, Bagger, ank. til Kjøbenhavn 14. ds. -- Vera, Thing, ank. til Libau 11. ds. -- Freja, Nielsen, ank. til Danzig 12. ds. -- Hertha, Rasmussen, afg. fra Göteborg 15. ds. til Nakskov.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. til Landskrona 13. ds. -- Roma, Larssen, afg. fra Gelle 14. ds. til Iggesund. -- Tor, Hørstedt, afg. fra Kjøbenhavn 15. ds. til Nakskov.

Internationalt Dampskibs- og Bjerpnings Co. Lady Furness, Clausen, ank. til Vejle 6. ds. -- Annette Furness, Larsen, afg. fra Newcastle 12. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. til Wartsala 13. ds. -- Tydskland, Danstrup, afg. fra St. Petersborg 13. ds. -- Frankrig, Friis, ank. til Rotterdam 5. ds. -- Belgien, Nielsen, ank. til Ghent 7. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen afg. fra Grimsby 12. ds. til Stockholm. -- Edison, Sorensen, afg. fra Wismar 12. ds. til Kroustad. -- Fulton, Jorgensen, ligger i Grimsby.

Sejlskibe.

Eshjerg. Etna, Andersen, ank. til Eshjerg 9. ds. -- Ella, Storm, ank. til Eshjerg 9. ds. -- Hans, Kirk, ank. til Progreso 14. ds. -- Emilie, Nielsen, passeret Dungeness 10. ds. paa Rejse fra Hamburg til Rio de Janeiro.

Fano, Sanderho. Martha afg. 6. ds. fra Rio Grande til Fal-mouth f. O.

Ronne. Amalie, Nielsen, ank. til Patchholm 7. ds. -- Kastor, Clausen, ank. til Högavien 7. ds. -- Amarant, Kyh, ank. til Hartlepool 7. ds. -- Ansgar, ank. til Boston 8. ds. -- Mercanti, ank. til Oscarshamn, 8. ds. -- Johannes, ank. til Hamburg 8. ds. -- Lauretine Emilie, Andersen, ank. til Karrebaksminde 9. ds. -- Ane Cathrine, ank. til Stolpemünde 9. ds. -- Freja, Bech, ank. til Pillau 12. ds.

Svendborg. Ignatz Breum, Lund, ank. til Charlestown 8. ds. -- Valborg, Rasmussen, ank. til Årskjøbing 8. ds. -- Casper, Hogsted, ank. til London 8. ds. -- Urania, Nielsen, ank. til Antwerpen 7. ds. -- Alma, Hansen, ank. til St. Petersborg 5. ds. -- Alfred, Hansen, ank. til Granton 8. ds. -- Freir, Brandt, ank. til Räfsö 8. ds. -- Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Dunkerque 8. ds. -- Marie, Skov, ank. til Göteborg 8. ds. -- Haabet, Andreasen, ank. til Nvsted 7. ds. -- Confidence, Mouritzen, ank. til Frederikshavn 8. ds. -- Peter, Jorgensen, ank. til Kolberg 8. ds. -- Sophie, Mikkelsen, ank. til Kjerteminde 10. ds. -- Noa, Jorgensen, ank. til Kjøbenhavn 9. ds. -- Nanna, Madsen, ank. til St. Valery 9. ds. -- Concordia, Henriksen, ank. til Kjøbenhavn 10. ds. -- Standard, Rasmussen, ank. til Fowey 10. ds. -- Erik, Christensen, ank. til Boness 9. ds. -- I. M. Nielsen, Olsen, ank. til St. Petersborg 10. ds. -- Maagen, Jensen, ank. til Kjøbenhavns Red 10. ds. -- Doris, Købke, ank. til St. Petersborg 10. ds. -- G. R. Berg, Hvenegaard, ank. til Fowey 11. ds. -- Grete, Hansen, ank. til Odense 10. ds. -- Minerva, Fuglsang, ank. til Leith 11. ds. -- Jason, Hansen, ank. til Haderslev 11. ds. -- Kathrine, Hansen, ank. til Frederikstad 12. ds. -- Iris, Hansen, ank. til Granton 12. ds. -- Hans Emil, Hansen, ank. til Gibraltar 12. ds. -- Neptunus, Jensen, ank. til Falkenberg 14. ds. -- Ariel, Rasmussen, ank. til Hudiksvall 13. ds. -- Britannia, Rasmussen, ank. til Sandvick 13. ds. -- Embla, Petersen, ank. til Drobak 13. ds. -- Guldborg, Jorgensen, ank. til Leiths Red 14. ds. -- Soffie, Jensen, ank. til Berwick-on Tweed 12. ds. -- Agnes, Andreasen, ank. til Kongsbjerg 14. ds. -- Mine, Nielsen, ank. til Brevik 14. ds. -- Niels Juel, Olsen, ank. til Boness 12. ds. -- Caroline, Nielsen, ank. til Frederikshavn 12. ds. -- Lindhardt, Madsen, ank. til Kragerø 13. ds. -- Zanna, Petersen, ank. til Dysart 12. ds. -- Pallesen, Jensen, ank. til Nykjøbing (Sj.) 13. ds. -- Fædres Minde, Nielsen, ank. til St. Petersborg 13. ds.

Æro. Svalen, Rosenbeck, ank. til Fowey 8. ds. -- Venus, Jensen, afg. fra Labrador 7. ds. -- Skjold, Nielsen, ank. til Jersey 8. ds. -- Dana, Petersen, afg. fra Kilrush 8. ds. -- Cecilie, Rasmussen, afg. 6. ds. fra Kjøbenhavn til Nybørg. -- Yrsa, Hermansen, ank. til Malaga 8. ds. -- Olga, Bonnelykke, ank. til Malmo 9. ds. -- Uffo, Andersen, ank. til Alton 8. ds. -- Hjalmar, passeret 7. ds. Prawle Point. -- Smart, Christensen, afg. den 22. f. M. fra Campbellton til Menai Bridge (Wales). -- Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. til Neapel 8. ds. -- Marie, Kromann, ank. til Kjøbenhavn 7. ds. -- Hjemmet, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. ds. -- Olaf Petersen, Albertsen, ank. til Pillau 9. ds. -- Heimdal, Eriksen, var den 6. ds. til Ankers paa Margate Red, grundet Storm af SV. -- Amalia,

Andersen, ank. til Åhus 8. ds. -- Freya, Petersen, ank. til Vester- viki 8. ds. -- Viking, Weber, ank. til Burgstaaken 9. ds. -- Fred- enshørg, Kisby, ank. til Hamburg 9. ds. -- Ellen, Lauritzen, ank. til Helford 9. ds. -- J. A. Kromann, Christensen, ank. til Bogense 9. ds. -- Elise Marie, Olsen, ank. til Göteborg 10. ds. -- Johanne, Stegmann, ank. til Norresundby 10. ds. -- Ino, Weber, ank. til Fowey 10. ds. -- Svip, Jensen, ank. til Helligens- hafen 9. ds. -- Alta, Albertsen, ank. til Orth 10. ds. -- Phoenix, Hansen, ank. til Svendborg 10. ds. -- Arietis, Andersen, ank. til Fredericia 10. ds. -- Habil, Rasmussen, ank. til Burntisland 10. ds. -- Vega, Hansen, ank. til Dysart 11. ds. -- Nathalia, Eriksen, ank. til Livorno 11. ds. -- Amor, Rasmussen, ank. til Middlesbro 10. ds. -- Marie, Hansen, ank. til Skien 11. ds. -- Jørgen Olsen, Christensen, ank. til Uleåborg 10. ds. -- Agnes, Henriksen, ank. til Stolpemünde 10. ds. -- Kirstine, Rasmussen, ank. til Aug- ustenborg 10. ds. -- Dorteia, Boye, ank. til Hundsted 10. ds. -- H. C. Christensen, Frederiksen, afg. d. 10. ds. fra Kjøbenhavn til Sundsvall. -- Vigilant, Jacobsen, ank. Inverkeithing 11. ds., af- venter Torn for at komme ind til Wemyss. -- Claudia, Aaberg, ank. til Haruvs 11. ds. -- Mette, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 9. ds. fra Peterhead til Wiborg. -- Johanne, Østermann, afg. fra Boness 11. ds. bestemt til Nykjøbing S. -- Argus, Jensen, ank. til Stockviken (Hudiksvall) 11. ds. -- Argus, Thomsen, ank. til Kjø- enhavn 10. ds. -- Hildur, Andersen, ank. til Bogense Red 11. ds. -- Christiane, Bager, ank. til Karlskrona 14. ds. -- Gloria, Fabricius, ank. til Egemouth 14. ds. -- H. H. Petersen, Christen- sen, ank. til Stugsund 13. ds. -- Immanuel, Bager, ank. til Dieppe 13. ds. -- Maagen, Mortensen, er ankommen til Gibraltar. -- Frem, Haagen, ank. til Åhus 13. ds. -- Abba, Petersen, ank. til Fjellebrøn 13. ds. -- Marie, Østermann, ank. til Ronne 14. ds. -- Bien, Petersen, ank. til Travemünde 14. ds. -- Astræa, Svane, ank. til Hamburg 14. ds. -- Caroline, Christensen, ank. til Great Yarmouth 14. ds. -- Frederik & Ane, Andersen, ank. til Mas- nedsmul 13. ds. paa Rejse til Stege. -- Zephyr, Thjellesen, ank. til Antwerpen 14. ds. -- Valkyrien, Weber, afg. 12. ds. fra Stege til Lovisa. -- Fred, Madsen, ank. til Middlesbro 13. ds. -- Lau- ritz, Folmer, ank. til Aalborg 13. ds.

Efterretninger for Søfrende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er an- forrt for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaleen er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrerne, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Mariager-Flak. Fire Eggetræsblokke ligger sunket paa Mariager-Flak, c. 1 Kml. SV. for Andvningstonden ved Indløbet til Mariager-Fjord. En Vager er i 10 Fod Vand udlagt 1 Kbl. N. $\frac{1}{2}$ V. fer Stedet, fra Udbyhøj Fyr i NØ. $\frac{1}{2}$ N., og fra Als-Odde i Ø. t. S.

Tangen V. Om kort Tid udlægges en Lystonde ved Vraget af den V. for Tangen sunkne Muddermaskine. Vraget er 4 Fod over Vandet og afmærket med et grønt Flag. Vraget paatenkes uskade- liggjort.

Tuno. Tuno-Røn. Fyrpaalen paa Tuno-Røn er paa fire Sider mærket med Tallet 5000, malet med hvidt paa røde Tavler, hvilket betyder, at det er forbudt at borttage Sten, Ler, Sand og Grus fra Grunden ud for Fyret inden for en Afstand af 500 Alen fra Fyr- paalen.

Storebælt. Langeland Ø-Kyst. Spodsbjerg Færgebro. Lan- ternen paa Ø-Enden af Spodsbjerg Færgebro lyser fra NV. til N. gen- nem N. og Ø. til SØ. til S. Flammens Højde: 22 Fod paa 18 Fod høj Fyrpaal.

Østersøen. Gjedser Havn. I Gjedser Havn er V.-Molen nu for- kortet 50 Alen. Det røde, faste Fyr paa Molehovedet er nu anbragt paa samme Stativ som tidligere. Flammens Højde: 21 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hanöbukten. Hanö. Ved Hanö Fiskerleje er paa det Ø-lige Pierhoved tændt et fast Fyr, der viser rodt Lys fra N. 30° V. til N. 58° V., i øvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 17 Fod. Det brænder i den mørke Aarstid, naar Fiskere fra Bugten tæit paa Søen. 56° 0' 37" N. Br. 14° 50' 12" Ø. Lgd.

Pampusfjärden-Norrköping. Belysningen mellem Pampusfjär- den og Norrköping er forandret saaledes:

Fyr Nr. 1, ved S.-Siden af Lobets Yderende, er et rodt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Albe. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 37' 41" N. Br. 16° 16' 54" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 2, ved S.-Siden af Lobet, NØ. for Händelö, er et rodt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Albe. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 37' 39" N. Br. 16° 13' 59" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 3, ved S.-Siden af Renden paa N.-Siden af Händelö, er et rodt, fast Fyr, der vises paa en Baake. Flammens Højde: 28 Fod. 58° 37' 39" N. Br. 16° 13' 7" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 2 og 3 holdt overet leder midt i Renden mellem Fyr Nr. 1 og 2. Afstanden mellem Fyrerne c. $\frac{1}{2}$ Kbl.

Fyr Nr. 4 er Hvitiskår hvide, hurtigblinkende Fyr. 58° 37' 42" N. Br. 16° 12' 56" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 3 og 4 holdt overet leder i Renden Ø. om Grymön. Afstanden mellem Fyrene e. 1½ Kbl.

Fyr Nr. 5 er Lystonden, som viser grønt, fast Lys, N. for Lobet, midt for Hvitskär. 58° 37' 46" N. Br. 16° 13' 0" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 6, e. 1 Kbl. VNV. fra Fyr Nr. 4, S. for Lobet, er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Baake. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 37' 44" N. Br. 16° 12' 50" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 7, S. for Lobet, ved Ø-Siden af Bøjningen omkring Grymön er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Albe. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 38' 4" N. Br. 16° 12' 0" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 8, N. for Lobet, ved Ø-Siden af Bøjningen omkring Grymön, er et grønt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Albe. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 38' 7" N. Br. 16° 11' 55" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 9, ved V-Siden af Bøjningen omkring Grymön og Ø. for Lobet, er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Albe. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 37' 55" N. Br. 16° 11' 28" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 10, ved V-Siden af Lobets Bøjning omkring Grymön og V. for Lobet, er et grønt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Albe. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 38' 0" N. Br. 16° 11' 24" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 11, 2 Kbl. N. for Nr. 10, er et grønt, fast Fyr, der vises fra en Baake. Flammens Højde: 24 Fod. 58° 38' 15" N. Br. 16° 11' 24" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 10 og 11 holdt overet leder i Lobet V. om Grymön til midt for Ramshäll. Afstanden mellem Fyrene e. 2 Kbl.

Fyr Nr. 12, Ø. for Lobet, ved Tittut VNV. for Boudden, er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Baake. Flammens Højde: 9 Fod. 58° 37' 36" N. Br. 16° 11' 27" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 13, midt for Ramshäll i Linien Fyrene Nr. 10 og 11, V. for Lobet, er et grønt, fast Fyr, der vises fra en Due d'Albe. Flammens Højde: 9 Fod.

Fyr Nr. 14, ved NØ-Kysten af Gästgriwerehagen og V. for Lobet, er et grønt, fast Fyr, der vises fra en Baake. Flammens Højde: 10 Fod. 58° 36' 55" N. Br. 16° 12' 50" Ø. Lgd.

Fyr Nr. 15, e. ½ Kbl. SØ. for Fyr Nr. 14 paa samme Kyst, er et grønt, fast Fyr, der vises fra en Baake. Flammens Højde: 22 Fod.

Fyr Nr. 14 og 15 holdt overet leder i Lobet fra Fyr Nr. 13 til i Nærheden af Fyr Nr. 14. Afstanden mellem Fyrene Nr. 14 og 15 er e. ½ Kbl.

Finland. Åbo Skærgaard. Runsala. Anna. Paa Runsala er tændt et Fyr, der hedder Anna Fyr. Det viser grønt Hurtigblink fra S. 45° Ø. gennem S. til S. 20° V., hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 20° V. til S. 25° V., og rødt Hurtigblink fra S. 25° V. til S. 47° V. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 5½ Kml. Hvidt, 16 Fod højt Fyrhus. 60° 25' 3" N. Br. 22° 8' 6" Ø. Lgd.

Tyskland. Omtrent den 9de Oktober 1907 udlægges Fyrskibet »Adler-Grund« atter paa Station og Reservefyrskibet inddrages.

Undervandsklokken paa Fyrskibene »Fehmarnbelt« og »Gabelsflach« er i Uorden.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Følgende Fyr og Fyrlamper tændes den 15de Oktober 1907.

Mossesund Fyrlampe, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 16 Fod. Lyset er grønt fra S. 12° V. til S. 21° V., fri V. om Sagnugbanken, hvidt derfra til S. 33° V., fri Ø. om Kjellandsvikskjærene, rødt derfra gennem V. til N. 6° V., fri Ø. om Kippenes, Spetalgrundene og Jova, hvidt derfra til N. 1° V., fri V. om Skurvassodden og Landet N. for Bjerkebugten, grønt derfra gennem N. til N. 18° Ø. Lille Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—31te Maj. 59° 28' 15" N. Br. 10° 41' 20" Ø. Lgd.

Struter Fyr, Kristianafjord, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 66 Fod. Lysevnen: 14 Kml. for hvidt, 1½ Kml. for rødt og 9½ Kml. for grønt Lys. Lyset er rødt fra N. 76° Ø. til N. 71° Ø., fri N. om Hummerkrak, hvidt derfra til N. 32° Ø., fri V. om Fjase, grønt derfra til N. 2° Ø., fri V. om Strutrakkene, Piggrunden og Gaaseskjærboe og fri Ø. om Misingskjærene, rødt derfra gennem N. til N. 24° V., fri V. om Skjolden, hvidt derfra gennem V. til S. 54° V., fri N. om Bøleboen ved Pierler, rødt derfra til S. 47° V., fri S. om Tristeingrunden, hvidt derfra til S. 4° Ø., fri V. om Skjærkrak, rødt derfra til S. 28° Ø., fri Ø. om Kellekrakkene, hvidt derfra til S. 31° Ø., fri V. om Tisler og Seikrak, grønt derfra til S. 40° Ø. Hvid Fyrbygning med Taarn. Brændetid: Hele Aaret. 59° 7' 0" N. Br. 10° 44' 55" Ø. Lgd.

Butteboen Fyrlampe ved Kragerø, viser Lys med Gruppeformørkelser. Flammens Højde: 13 Fod. Lyset er grønt fra S. 59° Ø. til S. 49° Ø., fri S. om Boerne ved Ødegården, hvidt derfra til S. 42° Ø., fri Ø. om Strømtangen og Postboerne, rødt derfra gennem S. og V. til N. 26° V., fri V. om Furuholmen. Brændetid: Hele Aaret. Lille Fyrhus. 58° 51' 25" N. Br. 9° 26' 15" Ø. Lgd.

Økso hvide, faste Bifyr, 70 Fod under Hovedfyret i samme Taarn. Synsviddens: 15 Kml. Lyser fra N. 88° Ø., fri S. om Grundene fra Rando og Ulvo, gennem Ø. til S. 87° Ø.

Skogsøboen Fyrlampe ved Trægde, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 11 Fod. Lyset er grønt fra N. 68° Ø., fri S. om Ladderskjærene, til N. 73° Ø., fri S. om Taanes, hvidt derfra til N. 77° Ø., fri N. om Leiholmen, rødt derfra gennem Ø. til S. 52° Ø., fri S. om Valo og Rubben, hvidt derfra til S. 47° Ø., fri N. om Nordreskjærene og Ægvær, grønt derfra til S. 26° Ø., fri V. om Ægvær, hvidt derfra til S. 23° Ø., fri Ø. om Lille Sæso, rødt derfra

gennem S. til S. 85° V., fri S. om Skogso. Brændetid: Hele Aaret. 58° 0' 0" N. Br. 7° 36' 30" Ø. Lgd.

Sjosanden Fyrlampe ved Mandal, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 25 Fod. Lyset er rødt fra S. 40° Ø., fri V. om Villingskjærene, til S. 24° Ø., fri Ø. om Fjordboen, grønt derfra til S. 9° Ø., fri V. om Bjørnen, hvidt derfra til S. 6° Ø., fri Ø. om Haltholmen, rødt derfra gennem S. til S. 8° V. Brændetid: Hele Aaret. 58° 1' 10" N. Br. 7° 27' 15" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Den 3die Oktober 1907. 53° 40' N. Br. 2° 41' Ø. Lgd. En forladt, drivende Bark.

Et Fiskerfartøj er sunket e. 13 Kml. NV. t. V. fra Katwijk Fyr. 52° 19' N. Br. 4° 5' Ø. Lgd.

Norge. Følgende Fyrlamper er tændt:

Kvernens Fyrlampe, ved Tau, Ryfylke, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 15 Fod. Lyset er hvidt fra N. 35° Ø. til Ø., fri N. om Sagholmen, grønt derfra til S. 15° Ø., fri V. om Prestenes og Sagholmen, rødt derfra gennem S. til S. 18° V., fri V. om Hængo, hvidt derfra til S. 87° V., fri S. om Kjerringen, rødt derfra gennem V. til N. 73° V. Brændetid: 15de Juli—5de Maj. 59° 3' 40" N. Br. 5° 54' 50" Ø. Lgd.

Vikings Fyrlampe, Feustfjord, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 45 Fod. Lyset er rødt fra S. 88° V., fri S. om Hiltersøllu, til S. 82° V., fri S. om Mejfjorden, hvidt derfra til S. 77° V., fri N. om Rongleværstallen, grønt derfra til S. 4° V., fri Ø. om Store Stangen, hvidt derfra gennem S. og Ø. til N. 36° Ø., fri Ø. om Reieskjærene, rødt derfra til N. 26° Ø., fri V. om Reieskjærene, hvidt derfra til N. 23° Ø., fri Ø. om Mjomen, grønt derfra til N. 11° Ø., fri Ø. om Lerholmerne. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 51' 15" N. Br. 4° 56' 20" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Kugelbake. Fiskerdampere »Elbe« er sunket neden for Kugelbake, midt imellem de røde Spirtonder N og N0, ½ Kbl. uden for Tondelinien. En Damp, der viser de sædvanlige Signaler, ligger ved Vraget.

Weser. En Tjalk er sunket i Weser i 34 Fod Vand ved 60½ km i S. 7½° Ø. fra Einswarden lave Fyr. Vraget er afmærket med en grøn Vragtonde med Cylinder og med et Fartøj, der ligger SSV. for det og viser et hvidt Flag og om Natten en rød Lanterne mellem to hvide, lodret for hinanden. Man skal gaa Ø. om Vraget, og Dampskibe skal passere det med langsom Fart. 53° 30' 27" N. Br. 8° 31' 12" Ø. Lgd.

I Fyrskibet »Norderney« gives nu foruden Taagesignalet med Klokke, Undervands Taagesignal med Klokke saaledes: Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 14 Sek.

Naar passerende Dampere i sigtbart Vejr vil gore Forsøg med Fyrskibets Undervands signaler, maa det hejse et hvidt Flag hvori en stor, gul Klokke. Fyrskibet vil da give Undervands signaler og vedblive dermed, saalænge det ogsaa viser Klokkeflaget.

Ogsaa med Fyrskibet »Weser« kan disse Forsøg foretages.

Jade. Mellum Sand. Paa Alte Mellum er til Brug ved Opmaalning opført en 27 Fod høj Baake med en 25 Fod høj Mast. 53° 44' 34" N. Br. 8° 9' 32" Ø. Lgd.

Wester Ems. Borkum Fyr. Ballon Plate. Ballon Plate er tiltaget NØ. efter, 19 Fods Kurven loper nu 1 Kbl. inden for Tondelinien WA—WB. Den hvide, faste Vinkel fra N. 75° V. til N. 72° V. i Borkum Fyr er drejet 1° N. efter for at lode fri af Ballon Plate. I 6 Kml. Afstand fra Fyret vil der dog ogsaa efter Drejningen findes enkelte Plader med 19 Fod. Tonderne WA til WC og W1 til W4 flyttes forelobig ikke. Tonde WA: 53° 37' N. Br. 6° 27' Ø. Lgd.

Holland. Zeeget van Terschelling. Blauwe Slenk og Inschot. I Blauwe Slenk ombygtes Stumptonde Nr. 3 ikke med en sort Vager med afkortet Kegle. 53° 13' 57" N. Br. 5° 12' 26" Ø. Lgd. I Inschot har Stumptonde Nr. 3 afkortet Kegle. 53° 13' 37" N. Br. 5° 9' 24" Ø. Lgd.

Texel Red. Fort Harssens. Den 31de og 14de November 1907 afholdes Skydeovelselser fra Fort Harssens i indtil 7,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet og et Flag, der angiver Retningen, hvori der skydes, saaledes: rødt og hvidt Flag betyder N., hvidt og sort Flag NØ., sort Flag Ø.

Zeeget van Texel. Helsdeur. I Helsdeur er til Brug ved Damp-prover midlertidig udlagt to Lystonder, paa 52° 58' 6" N. Br. 4° 43' 44" Ø. Lgd. og 52° 58' 16" N. Br. 4° 44' 38" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Kamperketel. Det røde og hvide, faste Fyr paa IJselmond (Kamperketel) er slukket. Til Forsøg er tændt et Lynfyrrer, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn af 0,3 Sek. Varighed. Lyset er rødt fra S. 4° Ø. til S. 36° V., i øvrigt hvidt. Flammens Højde: 38 Fod. 52° 35' N. Br. 5° 46", Ø. Lgd.

Fort Pampus. Den 12te og 13de November 1907 afholdes Skydeovelselser fra Fort Pampus i indtil 7,000 Alens Afstand fra Fortet i Retninger mellem Ø. t. N. og SØ. t. S. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, Batterierne Diemerdam og Durgerdam, V.-Batteriet ved Muiden og Kirketaarnet i Muiderberg.

Pampus. Den 5te og 6te November 1907 afholdes Skydeovelselser fra Fort Pampus. Der skydes mellem NV. gennem N. og Ø. til SØ. til S. i indtil 7,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet, Batterierne Diemerdam og Durgerdam, V.-Batteriet ved Muiden og paa Muiderberg Kirketaarn.

IJmuiden. I Indløbet til IJmuiden er Dylden 24 Fod ved daglig Lavvaude.

Den 8de og 9de November 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Ijmuiden i indtil 7,000 Alens Afstand i Retninger mellem NNV. og SV. Naar der skydes, hejser rodt Flag paa Fortet.

Den store Sluse ved Ijmuiden er nu belyst af 15 Glodelamper paa hver Side. Flammens Højde: 27 Fod.

Hoek van Holland. Den 5te og 6te November 1907 afholdes Skydeøvelser fra Fort Hoek van Holland i Retninger mellem rode Flag S. og N. for Indløbet i indtil 5,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejser rodt Flag paa Fortet.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Det hvide Fyr med Formorkelser paa Due d'Albe Nr. 8 paa S.-Siden af Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er midlertidigt slukket. Fra Stedet vises Fyr som for Vrag. 51° 55', N. Br. 4° 13', Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland

Saint Malo. Ballue og Bas Sablons. Ballue faste, grønne Fyr er forstærket i Vinklen fra N. 47 $\frac{1}{2}$ ° V. til N. 54 $\frac{1}{2}$ ° V. Lysevnen: 17 $\frac{1}{2}$ Kml. I øvrigt er Fyret uforandret. 48° 37' 38" N. Br. 2° 0' 14" V. Lgd.

Bas Sablons grønne Fyr med Formorkelser er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 4 Sek. Lysevnen: 11 $\frac{1}{2}$ Kml. I øvrigt er Fyret uforandret. 48° 38' 12" N. Br. 2° 1' 18" V. Lgd.

Skotland. Firth of Clyde. Wemyss Point. Dampere »Kintyre« er sunket i 20 Fv. Vand 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 27° V. fra Wemyss Point. 55° 53', N. Br. 4° 54' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Azorerne. San Miguel N.-Kyst. Porto Formoso. I den første Halvdel af November 1907 tændes et rodt, fast Fyr paa Kysten ved Porto Formoso. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Det lyser over 80°. 37° 49' N. Br. 25° 27' Ø. Lgd.

Newfoundland N.-Kyst. Belle Isle Strait. Cape Norman. Cape Norman ny Fyrtaarn er malet med rodt Lanternetag.

Newfoundland Ø.-Kyst. Cape Race. Cape Race Fyr er forandret til et hvidt Lyfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0,2 Sek., Morke 4,8 Sek. Flammens Højde: 160 Fod. Synsviddens: 19 Kml. Det vises fra et nyt, rodt og hvidt lodret stribet, cylindrisk, 97 Fod højt Fyrtaarn med rodt Lanterne.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Fame Point. Fame Point Fyr er forandret til et hvidt Lyfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0,3 Sek., Morke 1,2 Sek., Lyn 0,3 Sek., Morke 7,2 Sek. Flammens Højde: 185 Fod. Synsviddens: 20 Kml. Linseapparat af 1ste Orden. Det vises fra et nyt, rodt, cylindrisk, 48 Fod højt Fyrtaarn.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Chappaquiddick. Cape Pope. Cape Pope Fyrtaarn med Fyret er flyttet lidt S. 10° V. hen. 41° 25' 16" N. Br. 70° 27' 6" V. Lgd.

Rhode Island. Watch Hill. Sugar Reef Passage. Sugar Reef Passage West Stumpeinde S R W 1 er flyttet og ligger i 7 Fv. Vand $\frac{1}{4}$ Kbl. SØ. for 22 Fod Stedet, fra Watch Hill Reef Baake i S. 53 $\frac{1}{4}$ ° V., og fra Catumb Reef Baake i N. 88 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Sugar Reef Passage Middle Tonde S R P er malet sort og har Nr. 3. Den ligger i 32 Fod Vand, 50 Alen Ø. for 23 Fod Stedet.

New York Lower Bay. Ambrose Channel. Ambrose Channel er nu, til Brug under Uddybningen, som foretages, afmærket med 2 sorte Lystønder, der viser hvidt, fast Lys, og med 7 røde Lystønder, der viser rodt, fast Lys, samt med 5 røde og 9 sorte Spirtonder. Løbet bør ikke benyttes uden at man er lokalt kendt.

Chesapeake Bay. Main Ship Channel. Swan Point. Skomærten »Samuel D. Lankford« er sunket i Main Channel ud for Swan Point. Vraget er afmærket med en rød og sort vandret stribet Spirtonde, der ligger i 21 Fod Vand, fra Sandy Point Fyr i N. 21 $\frac{1}{4}$ ° Ø. og fra Craighill Channel bageste Ledefyr i S. 22 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Baltimore Harbor. Lower Thirteen Foot Lump Stumpeinde S 1 er flyttet til Ø.-Kant af Pladen i 23 Fod Vand, fra Craighill Channel forreste Ledefyr i S. 1 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra Love Point Fyr i N. 73° V. Upper Thirteen Foot Lump Spirtonde S 3 og Ten Foot Lump Spirtonde S 5 er inddraget.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Florida Reefs North End Baake W er ombyttet med en vandret stribet Stumpeinde W. 25° 45' N. Br. 80° 6' V. Lgd.

Mississippi. Mississippi Sound. Pascagoula River. Pascagoula River Ledefyr, som leder i den gravede Kende i Indløbet til Floden til Bojningen ved Fyr C, er nu saaledes:

Forfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Det vises fra en sort, firkantet, pyramideformet Baake, som staar i 5 Fod Vand, 25 Alen NØ. for den gamle Fyrlinie. Den tidligere Fyrbaake er borttaget. 30° 20' 39" N. Br. 88° 34' 4" V. Lgd.

Bagfyret er et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 42 Fod. Det vises fra en sort, firkantet, pyramideformet Baake, som staar i 3 Fod Vand, $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 40 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Forfyret og 25 Alen NØ. for den gamle Fyrlinie. Den tidligere Fyrbaake er borttaget. 30° 21' 0" N. Br. 88° 34' 23" V. Lgd.

Louisiana. Mississippi River. The Jump. Den rød og sort vandret stribeede Spidstoude, som afmærkede Vraget paa Ø.-Siden af Mississippi River, c. $\frac{1}{2}$ Kml. neden for The Jump, er inddraget.

Fyrskibet »South Pass« Nr. 43 giver nu Undervands Taagesignal med Klokke, hvor paa slaas Nr. 43 saaledes: fire Slag, Pause 3 Sek., tre Slag, Pause 5 Sek.

Texas. Galveston. Fyrskibet »Heald Bank« Nr. 81 er atter udlagt paa Station og Lystønden inddraget. Fyrskibet giver nu Undervands Taagesignal med Klokke, hvorpaa slaas Nr. 22 saaledes: to Slag, Pause 3 Sek., to Slag, Pause 5 Sek. 29° 6' 5" N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd.

Hollands Guyana. Surinam. Paramaribo. I Fyrskibet i Surinam er der ikke Lødsstation. Lødserne har Station i Paramaribo. De maa tilsiges gennem Skibets Konsul eller Agenten i Paramaribo til at møde Skibet ved Fyrskibet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika Ø.-Kyst. Porto Vecchio. Et Fartøj er sunket i 6 Fv. Vand i Indløbet til Golfe de Porto Vecchio, tæt N. for Baaken paa Pecorella. 41° 36' 45" N. Br. 9° 22' 15" Ø. Lgd.

Tunis. Ras Enghela. Vraget af Dampere »Baron Landermont«, 9 Kbl. N. 35° Ø. fra Ras Enghela Fyr, er uskadeligt. Den grønne Spirtonde, som afmærkede Vraget, er inddraget. 37° 21' 25" N. Br. 9° 44' 55" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Lingga. En 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund er fundet fra N.-Pynten af Øen ved det V.-lige Indløb til Straat Dasi i S. 38° V. og Tg. Datok i N. 12° Ø.

Midt i det S.-lige Indløb til Strædet V. for Boeli, N. for Lingga, ligger et Koralrev, som falder tort.

I det Ø.-lige Indløb til Straat Dasi, mellem SØ.-Pynten af Boeli og Grunden med 2 $\frac{1}{4}$ Fv. Ø. der for ligger en tor Sten.

S.-Chinesiske Hav. Emeraldrif. Emeraldrif er atter forgæves eftersøgt og nu udtaget af Kortene. 1° 0' S. Br. 107° 2' Ø. Lgd.

Verheyrif. Verheyrif, Ø. for Noord Nataona Øerne, er ikke fundet ved Opmaalningen og er udtaget af Kortene. 4° 28', N. Br. 109° 48' Ø. Lgd.

Japan. Kyushu V.-Kyst. Hirado Seto S.-lige Indløb. Mutsu Se (James Rock). Baaken paa S.-Enden af Mutsu Se (James Rock) er borttaget. 33° 14', N. Br. 129° 32', Ø. Lgd.

Naikai. Shimonoseki Strait. Moji Ko. Fartøjet, som afmærkede Vraget af Dampere »Ryusei Maru«, er ombyttet med en grøn Spidstoude med Stage og rodt Flag. 33° 55' 56" N. Br. 130° 56' 15" Ø. Lgd.

Suo Nada. Vraget NV. for Hime Shima ligger 4,6 Kml. N. 36° V. fra Hime Shima Fyr. 33° 47' 40" N. Br. 131° 38' 50" Ø. Lgd.

Vraget 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. for Matsu Saki, i den S.-lige Del af Suo Nada, er uskadeliggjort.

Vraget tæt ved Motoyama Lystoude findes ikke. 33° 51' 30" N. Br. 131° 14' 0" Ø. Lgd.

Izumi Nada. Et Vrag ligger sunket, med to Master over Vandet, 2,2 Kml. VSV. fra Wada Misaki Fyr, og fra Toppen af Taka O Yama i SØ. 34° 38' 15" N. Br. 135° 8' 20" Ø. Lgd.

Hokushu S.-Kyst. Kushiro Ankerplads. Dampere »Takenoura Maru« er sunket, med to Master og Skorsten over Vandet, 8 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 61° V. fra Kushiro Fyr paa Kushiro Ankerplads. 42° 58' 14" N. Br. 144° 21' 7" Ø. Lgd.

Bekendtgørelse for Søfarende Nr. 91.

Vrag farligt for Sejladsen. Kullen V. Kattegat.

Lodskaptajnen i Malmø indberetter, at en Bark efter Kollision i Forgaars Nat blev forladt af Besætningen c. 8 Kml. Vest for Kullen. Den antages senere at være sunket, maaske nærmest den danske Kyst. Vraget bliver eftersøgt.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, d. 16. Oktbr. 1907.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. Oktober 1907. — Navigationsvæsnets Ordning. — Sø- og Handelsretsdomme. — Minimalfragterne for Sejlskibe. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS-PRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45^{mm} Bredde 30 Øre
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
 10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelt Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa
 Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

Undervands Klokkesignal-Apparater

efter Submarine Signal Co.'s System

„Clayton“ Apparater

til Desinfektion, Udryddelse af
 Røtter og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
 „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Nordisk Skibsrederforening.

Ekstraordinær Generalforsamling i Nordisk Skibsrederforening til endelig Beslutning over det paa Generalforsamlingen i Bergen foreløbig vedtagne Forslag om Minimumskontingentens Forhejelse til Kr. 20,00 fra 1. Januar 1908 afholdes paa Foreningens Kontor i Kristiania, Kirkegaden 5, Fredag den 22. November Kl. I Formiddag.

Bestyrelsen.**Galease „Olga“,**

drægtig 24 Reg.-Tons, godt og stærkt bygget, vel vedligeholdt i alle Maader, forsynet med 16 HK. Petroleumsmotor, er paa Grund af Ejerens Sygdom billig til Salg, naar Handel kan ske snart. Skibet er i fast Cementfart fra Aalborg.

Lysthavende bedes henvende sig til

C. P. Eisenreich, Lømvig.

Kolding Fyrværkerifabrik

Priabelønnet paa Industrinstillingen i Horsens 1905
 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.**Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni**

i Kjøbenhavn.
 Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 800,000.
 Egner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
 Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr.
 Søassurance. 124.
 Sæmnel Strand 34.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetapsler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

De private Assuranceurere lim.

i Kjøbenhavn
 Egner Transportforsikringer af enhver Art, og Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

Kjøbenhavns Børs kurs d. 16. Oktbr. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	92 1/4	92 1/4	92 1/2
Danmark.....	71 1/2 — 72	71 1/4	71 1/4
Norden.....	93	92 3/4	93 1/4
Kjøbenhavn.....		66 3/4	67
Carl.....		89	89 3/4
Dannebrog.....	87	87	87 1/4
Skjold.....		66 3/4	67 1/4
Urania.....		52 1/2	53
Union.....	73	72 3/4	73 1/4
Dampsk. af 1896.....		85 3/4	86 3/4
Hejmdal.....		100	101
Østasiatiske.....	129 1/4	129 1/4	129 1/2
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		70	75
Inga.....		—	—
Cimbria.....		82 1/2	85
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		22	27
Foren. Bugser-Selsk.....		64	69
Dansk-russisk Dampsk.....	86 1/4 — 86-85 3/4	85 1/2	85 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		98 1/2	100 1/2
5 % Østasias. Komp.....	100	100	100 1/2
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		96	99
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		84	84 1/2
3 1/2 % Kbhvns. Kreditk.....		87 1/4	88
4 % — — 2. Serie..	91 3/4	91 1/2	92
4 % — — 1. — ..		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditk. 6. — ..	87	86 3/4	87 1/4
4 % — — 7. — ..	91 1/2	91 1/2	91 3/4
3 1/2 % Landkreditk. 8. — ..		91	92
4 % Østift. Kreditk. 9. — ..		92	92 1/2
Aktier.			
Nationalbank.....	146 1/2	146 1/4	146 3/4
Privatbank.....	119 1/4 — 1/8	119 1/4	119 1/2
Landmandsbank.....		129 1/4	129 1/2
Handelsbank.....		134 1/2	135
Grundejersbank.....	105 — 104 3/4	104 1/4	104 1/2
Burm. & Wain.....	86 1/4 — 1/2 — 1/4	86 1/2	86 3/4
Helsingørs Jærnsk.....	95 1/2	95 1/4	95 1/2
Sukkerfabr.....	170	169 3/4	170 1/4
Bryggeri Aktier.....	140 1/2	140 1/4	140 1/2

Vekselkurser d. 15. Oktober 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.28	18.28
Paris.....	72.80	—
Amsterdam.....	151.75	—
Wien.....	76.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Oktober 1907.

Russiske Noter.....	216.60
4 % Russiske Consols.....	74.30
3 8/10 % — Boden Kredit.....	67.10
5 % Mexikanske 1899.....	100.50
5 % Rumænske Stats.....	100.30
4 % — — 1890.....	90.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 42,000, „Ny foren. Dampsk.“ 28,000,
 „Kbhvns.“ 30,000, „Carl“ 6,000, „Skjold“ 8,000, „Dansk-Russisk
 Dampsk.“ 84,000, „Østas. Komp.“ 68,000, „Urania“ 26,000,
 „Dampsk. af 1896“ 18,000, „Norden“ 24,000, „Dannebrog“ 10,000,
 „Union“ 10,000, „Danmark“ 50,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jern- 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 500 Tons Egenvægt.

Yngre Skibsfører,

som har ført Skib ogsaa i oversøisk Fart, og som besidder et særligt Kendskab til de danske Farvande, søges som Rejsende til et større Mægler- og Rederi-firma, der driver en stor Havaritorretning. — Vedkommende maa være sprogkyndig og navnlig kunne tale Engelsk, Tysk og Fransk og iøvrigt besidde Kendskab til Havaritorretninger i Almindelighed.

Billet, mrk.: „Skibsfører 15904“, modt. Aug. J. Wolff & Co.'s Ann.-Bur., Kjøbenhavn, indtil 1. December.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
Brødfabrikker

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

Bidrag til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager. Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Vi tillader os herved at meddele, at vor hidtidige Forretningsbestyrer Hr. Aksel Bjørkløf ikke mere er i vor Forretning, men at Hr. Karl Pettersson er valgt til midlertidig Forretningsbestyrer.

Kotka Hamnarbetare andelsforening.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa 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.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trætte Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 8—7.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

PRIMA BUNKER-KUL

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Toldbodgade 2.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med all til Faget benbarende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Rings- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Husse.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28169
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kuravinding (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.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Rødere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmøld“.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Husk ———
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Sandballast
leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade, Telefon 5552.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra

Willes Dove & Co., Newcastle,

der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.



Emallien
paalægges varm — 1/4" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.

Solutionen
paalægges hold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterom, Bunkers og Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamago Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Naturlig Fløde! Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejthed og Velmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos

Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lfm.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige tætte Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22¹. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Oktober 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prislister.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr. Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophængsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1088.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 18
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Trækstøbende
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdels hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annæplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff», — »CHANNEL, Barry», — »CHANNEL, Newport», — »CHANNEL, Sharpness».

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericlagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

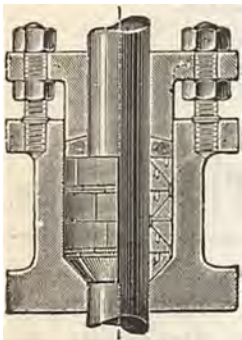
uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug



Howaldtswerke, Kiel.

Gedr. Howaldts
selvirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: **Kjøbenhavn K.**
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 173

216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra

Anglo Swiss Milk Company

I 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringemateri-
alier af Infusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trætes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Tuborg Porter

Kraftig, fyldig, velmagende.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til

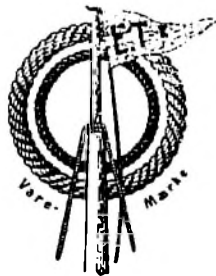
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

„Vanhaerst“.



Esbjerg

Tovværks-fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Trætes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

farben Martin Nissen

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensens Eff.
Selvtorvet 4.
Telef. 25,016 y.
Uhre . . . Kikkerter

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hortig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevist den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 24. Oktober 1907.

Da „Dansk Søfartstidende“ for c. 5 Aar siden fra privat Eje overgik til et Aktieselskab fandt vi Anledning til at betone, at den Retning, i hvilken Bladet vilde blive ledet, ikke vilde undergaa nogen Forandring.

„Dansk Søfartstidende“ — skrev vi — „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 faar den Indflydelse paa Ledelsen af Skibsfartens Anliggender, der tilkommer dem“. Og at det virkelig var det nydannede Selskabs Agt at bevare Bladet som et Sammenknytningspunkt for Skibsfartens mangeartede Interesser, blev tydeligt nok understreget — dels valgte man nemlig til Bestyrelse en Kreds af Mænd, der ved sin Sammensætning dannede et fuldgyldigt Udtryk for Skibsfartens dybeste Interesser, og samtidig gav man den daglige Ledelse frie Hænder indenfor de ovenfor nævnte Rammer for Bladets Virksomhed.

Hvad den stadigt og jævnt voksende Kreds angaar, der i Aarenes Løb er kommen til at staa „Dansk Søfartstidende“ nær, da vil det ganske vist være overflødig at pege hen paa noget Program — der vil ikke hos denne være nogen Tvivl om, at naar vi betegner „Dansk Søfartstidende“ som Organ for Danmarks Skibsfart, saa mener vi hermed Organ for samtlige danske Søfartsinteresser. Lidt anderledes stiller Sagen sig imidlertid for de Folks Vedkommende, som kun i Ny og Næ har Lejlighed til at træde i Forbindelse med os, og vi har til Tider kunnet konstatere, at man fra saadant Hold kan være tilbøjelig til at betragte Bladet nærmest som et Organ for specielle Rederinteresser, og til at mene, at man af den Grund kun vilde have ringe Glæde af at henvende sig hos os, naar Sagen drejede sig om andre Grene af Skibsfartens Interesser.

Denne Opfattelse beror imidlertid paa en komplet Misforstaaelse. Rederibedriften er vel den store Generalnævner for samtlige Skibsfartsinteresser. Til syvende og sidst endog den Virksomhed, der betinger alle de øvrige Interessers Eksistens, og som saadan har den et berettiget Krav paa en vis Opmærksomhed fra alle Sider, men eneraadende er den selvfølgelig ikke, hverken direkte overfor de øvrige Skibsfartsinteresser og lige saa lidt indenfor „Dansk Søfartstidende“.

Saaledes er altsaa det faktiske Forhold. Eller for at tage et lidt yderliggaaende Eksempel, som imidlertid ikke vil kunne misforstaaes: Et Indlæg vil ingensinde blive afvist af „Dansk Søfartstidende“ alene af den Grund, at Forfatteren . Eks. er Fyrbøder, og for saa vidt et saadant Indlæg virkelig maatte have Krav paa Interesse hos en videre Kreds og iøvrigt tilfredsstillende de Fordringer, som ethvert Blad, der overhovedet er i Besiddelse af Ansvarsfølelse, betinget maa stille, da vil det ogsaa blive optaget.

Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri skal i den senere Tid have lidt ikke uvæsentlige Tab ved Fejl, der har haft til Følge, at forskellige Nybygninger ikke i alle Henseender har opfyldt de stiplede Betingelser. Blandt disse Nybygninger nævnes Bjergningsdamperen „Valkyrien“, hvis Dybgaaende man

har maattet forøge ud over den fastsatte Grænse for at opnaa, at Skibet med sine Kraner kan tage den stipulerede Dødvægt om Bord. Som Følge af de begaaede Fejl anses det ikke for usandsynligt, at Skibsbygningsdirektør Meldahl vil trække sig tilbage fra sin Stilling som Leder af Værftet.

Gennem „Ritzaus Bureau“ er i Forbindelse hermed udsendt følgende Meddelelse:

Paa et Lørdag d. 19. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, aflagde Direktør Meldahl Beretning om de Fejl, der er begaaet ved forskellige Nybygninger og disses finansielle Følger, der kendelig vil paavirke Aarsopgørelsen. Bestyrelsen optog paa Grundlag af disse Oplysninger Sagen til nærmere Undersøgelse, hvorefter den endelige Afgørelse senere vil blive taget.

Flytning af Yarrow's Skibsværft til Clyden, Skotland. I Følge Indberetning fra Generalkonsulatet i London er der nu truffet endelig Beslutning om at flytte Yarrow Værftet fra Themsen til Clyden. Flytningen vil imidlertid strække sig over et Aar fra nu af, da Ledelsen saaledes mener at optræde mest hensynfuldt overfor Arbejderne og Distriktet Poplar, hvor de gamle Værfter hidtil har været beliggende; en pludselig Flytning vilde utvivlsomt have ført megen Nød og Elenighed med sig.

De ny Værfter i Scotstown ved Clyden er saa godt som fuldført, og der arbejdes i alle de forskellige Departementer.

Alle de mere betroede Funktionærer, Ingeniører og Arbejdsformænd bliver overflyttet til Scotstown, og der er næppe Tvivl om, at mange af Arbejderne vil finde det til deres Fordel at følge efter.

Mr. Yarrow selv har officielt udtalt sig om Flytningen. Han mener, at den Tid ikke vil ligge fjærn, da al Skibsbygning vil være ophørt langs Themsen paa Grund af de saa meget dyrere Forhold her. Ved Flytningen tror han saaledes at kunne spare mellem 10 og 12 pCt. i Driftsomkostninger.

(Medd. fra Udenrigsministeriet).

Anlæg af en Handelshavn ved Ishavet. En af Repræsentanterne for de forskellige Departementer i det russiske Handelsministerium bestaaende Kommission har besluttet at tillade Polar-Uralsk Jærnbaneselskabet at anlægge og drive en Handelshavn ved det nordlige Ishav. Søhavnen skal ligge i Waranda Bugten, og ved Ob-Floden skal anlægges en Flodhavn. Begge Anlægene skal være Selskabets Ejendom, og Selskabet erholder endvidere Retten til for egen Regning at indkassere Skibsafgifter og Gebyrer for Benyttelsen af Anlægsplads, Dokker, Elevatorer, Lodser o. s. v.

Projekteret ny Havn i Wyborg. Af Wyborg Byraad er der bleven udarbejdet et Projekt til en ny Havn, til hvis Udførelse der efter de foreløbige Beregninger vil medgaa 5,600,000 finske Mark. Efter Byingeniørens Projekt skal der til den for Industrien bestemte Del af Havnen reserveres et større Areal med en Kajplads, hvis samlede Længde skal udgøre 1,200 Meter. En særlig Del af dette Areal vil blive udstykket til Anlæg af 16 Fabriker. Til den egentlige Import- og Eksporthavn vil der blive bygget Kajer, hvis samlede Længde vil udgøre 2,700 Meter. Havnen vil ved en

Ringbane blive forbunden med Wyborg—Björkö Banen. Der vil blive indrettet særlige mekaniske Apparater til Lastning og Losning af Skibene.

Vi har modtaget følgende:

Erlæggelse af Lodspenge i Finland. Jeg udklærede mit Skib 3m. Skonnert „Cornwall“ af Svendborg fra Åbo Tullkammer den 13. Juni d. A. for at afsejle fra Wartsala til Bridgewater. Skibets Dybgaende var 11½ Fod. Den Herre, der ekspederede mig paa Toldkammeret, spurgte mig, hvilken Rute jeg vilde be- sejle, og dertil svarede jeg, at det kunde jeg ikke sige, det vilde afhænge af Vinden, om vi valgte Hangø- eller Utø Vejen. Imidlertid betalte jeg den Lodsregning, som blev mig forelagt lydende paa 134,80 finske Mark.

Jeg førte da efter Lodsens Ordre deres Dagbog saaledes:

Fra Wartsala til Pargasport.....	Mk.	40,20.
„ Pargasport til Lohm	„	40,20.
„ Lohm ud til Søs (Utø)	„	44,40.
		Mk. 124,80.
Betalt i Følge Regning paa Åbo Toldkammer „		134,80.
		Rest Mk. 10,00.

Paa Forespørgsel hos Lodserne om hvem der indkasserede deres Lodspenge, svarede disse, at det gjorde Lods Fordelings Chefen i Åbo. Fra Kjøbenhavn tilskrev jeg da Lods Fordelings Chefen den 25. Juni og tilsendte ham min Lodsregning samt Frimærker til dobbelt Porto, gav ham ovennævnte Regnskab og bad ham godhedsfuldt at indkassere Beløbet i Følge Regningen og tilsende mig efter min Privat-Adresse i Svendborg de resterende 10 Mk. Lods Fordelings Chefens Svar er imidlertid udebleven. Fra Kotka tilskrev jeg atter Lods Fordelings Chefen i Åbo den 18. Septbr., da jeg antog, det var en Forglemmelse, at Svaret var udebleven, men heller ikke paa denne Henvendelse modtog jeg noget Svar.

Da Lods Fordelings Chefen, Kaptajn Petterson i Helsingfors er en Bekendt af mig, fandt jeg Anledning til at skrive til ham og forelægge ham Sagen, idet jeg bad ham godhedsfuldt meddele mig, hvilken Vej jeg skulde gaa for at faa Sagen bragt i Orden. Jeg maa imidlertid meget beklage, at Kaptajn Pettersons Svar ogsaa udeblev.

Nu skulde det være mig meget kært, om jeg gennem „Dansk Søfartstidende“ kunde faa denne Sag opklaret.

J. L. Petersen.

Fører af 3m. Sk. „Cornwall“ af Svendborg.

Tysk Sørretssag. Ved Sørretten i Emden behandlede d. 19. September den tyske Tjalk „Nichtgedacht“s Stranding ved Dragør d. 18. Juli d. A.

Skibet, der forlod Halmstad d. 15. Juli med en Ladning Kantsten til Emden, maatte d. 18. om Morgenen gaa til Ankers paa Dragør Red paa Grund af stormende Vejr. Snart efter løjede Vinden af, og Skibet lettede igen, men strandede umiddelbart efter i en orkanagtig Byge, under hvilken det mistede Styringen. Skibet løb straks fuldt af Vand, og Besætningen bjergedes af Svitzerdamperen „Hertha“, der nogle Dage senere tog Skibet af Grunden, tætnede det og slæbte det ind til Kjøbenhavn for Reparation. Bjergelønnen var 8,000 Mark.

Af Sørrettens Kendelse fremgaar det, at man ikke med Sikkerhed kan fastsætte Aarsagen til Grundstødningen, idet de i Kladdejournalen angivne Kurser, der blev styret umiddelbart før Strandingsøjeblikket, er gjort ulæselige af det indtrængte Vand.

Damperen „Alfred Erlandsen“, om hvis totale Forlis vi paa andet Sted i Bladet bringer Meddelelse, havde følgende Besætning d. 11. September d. A.

Der kan senere være sket Forandringer i Besætningen som ikke er kommen til Rederiets Kundskab.

Fører Jul. M. Larsen, født i Dragør. 1. Styrmand Jens Peter Chr. Blaabjerg, f. i Gaarslef 1871. 2. Styrmand Christian Damborg, f. i Skelund 1877. 1. Maskinmester Vilhelm Carl Johs. Steen, f. i Kjøbenhavn 1880. 2. Maskinmester Martin Nicolai Rømer, f. i Rønne 1873. Tømmermand Mathias Jacob Riber, f. i Kjøbenhavn 1880. Hovmester Andreas Jensen, f. i Vejle 1855. Kok B. Mathiesen Mortensen, f. i Slesvig 1891. Matros Emil Schupphaus, f. i Tyskland 1882. Matros Peter Marius Mortensen, f. i Vinderslev 1883. Letmatros Niels Pedersen, f. i Føns 1888. Ungmand Jul. Rob. Alb. Aug. Vetter, f. i Tyskland 1891. Fyrbøder Henning Chr. Østergaard, f. i Struer 1881. Fyrbøder Frederik Peter Jacobsen, f. i Kjøbenhavn 1885. Fyrbøder Jens Fr. Valdemar G. Jacobsen, f. i Kjøbenhavn 1882.

Kejser Wilhelm-Kanalen. Berlin, d. 22. Oktbr. (Ritz. Bur.). Efter hvad „Voss. Ztg.“ erfarer, vil der paa Rigsbudgettet blive søgt en Bevilling paa 20 Millioner Mark til Udvidelse af Kejser Wilhelm-Kanalen. Arbejderne skal fremskyndes saa meget som muligt.

Lodsning under Bugsering.

Vi har fra Hr. Kaptajn H. C. Andersen modtaget følgende:

Det var undertegnede, som i sin Tid repræsenterede Sejlskibenes Interesser i den Kommission, der udarbejdede Forslag til Lov om Lodsningforhold under Bugsering, og det var med Beklagelse jeg saa, hvorledes det af os udarbejdede simple og klare Lovforslag, som efter forstandige og retfærdige Menneskers Mening havde delt Vind og Sol lige mellem de interesserede Parter, udkom som Lov i en saa forandret og tvetydig Skikkelse, at det maatte findes ubrugeligt i Praksis. Derfor fraskrev jeg mig i en lille Artikel i „Dansk Søfartstidende“ al Andel i dette Lovværk, som senere, da det fulgtes af Hr. Overlods, Admiral Victor Hansens „Vejledning“, blev til én, ad Omveje, ny Lov, som paabød „Lodstvang under Bugsering“.

Jeg tilskrev Admiral Hansen og klagede over den Uret, der var tilføjet Sejlskibene ved den ny Lov, som ellers var tilsigtet at være en Lettelse for den betrængte Sejlskibsart, men herpaa svarede Overlods, at han ingen Andel havde i Lovens nuværende Skikkelse, hvilket jeg saa den Gang troede.

Under Processen nu mellem Det forenede Dampskibsselskab og Lodsvæsnet har jeg haft Lejlighed til at se, med hvilken Iver Overlods har fortolket og forklaret Loven og Kommissionsforslaget saa afgjort i Lodseriets Favør, at jeg nu har faaet en anden Opfattelse af Overlodsens Andel i Lovens nuværende Skikkelse, og det er derfor med stor Tilfredshed, at jeg har læst Sø- og Handelsrettens Dom i denne Sag.

Naar „Dansk Søfartstidende“ nu bringer Det forenede Dampskibsselskab en Tak, fordi det har

ladet denne Sag prøve af Retten, kan vi interesserede godt samstemme hermed; men jeg mener dog, at vi i første Række skylder Hr. Overretssagfører Siesby, som har ført Sagen for Selskabet, vor bedste Tak, fordi det ved hans Energi og Ihærdighed er lykkedes at tilvejebringe saa fyldige Oplysninger og Beviser i Sagen, at det er bleven muligt for Dommerne at finde Retten gennem denne Lovparagrafs tætte Slør.

Der er desværre vist ingen Tvivl om, at den omhandlede Lov i den korte Tid, den har været gældende, bevidst eller ubevidst, har været benyttet til Forurettelser, og den Sag, der nu er falden Dom i, bliver næppe den sidste, der maa prøves af Retten, denne Lovparagraf vedrørende, og da det vel ikke er Lovens Opgave at afføde Processer, tør jeg med Føje spørge endnu en Gang: „Hvorfor blev Kommissionens Forslag, som dog var udarbejdet og underskrevet af alle interesserede Parterers Repræsentanter, ikke lagt til Grund for Loven i den Form, det blev forelagt“?

H. C. Andersen.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. ⁷¹/₁₉₀₇, afsagt d. 16. Oktober 1907. Sø- og Transportforsikringsselskabet Danske Lloyd mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet „Rudolfs“ Rederi, Rud. C. Gribel af Stettin.

Mandag d. 3. Juni d. A. kom S/S. „Rudolf“, der gaar i fast Fart mellem Stettin og Kjøbenhavn, til Nordre Toldbod medførende som Stykgods en Del Kasser med Glas, bestemt til Firmaet Hornemann & Hansen her. Kasserne blev losset i Vogne; den sidste af disse blev staaende ved Skibets Anløbsplads fra Middagstid til Kl. c. 7 Em., da den blev kørt til Søndre Toldbod ud for den saakaldte „Forsendelse“, hvor den blev staaende Natten over; senere transporteredes den til „Vestindisk Plads“.

Ved Losningen havde ingen været til Stede paa Modtagernes Vegne, og først Torsdag eller Fredag d. 6. eller 7. s. M. opdagede disse ved Godsets Klarering, at den paa den fornævnte Vogn værende Kasse var beskadiget. Næste Formiddag blev der saa fra Modtagernes Side reklameret overfor de Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen, med hvem man enedes om, at man skulde afvente Skibets Ankomst hertil den følgende Mandag for nærmere at konferere med Kaptajnen. Denne erklærede imidlertid, at han personlig havde overværet Losningen af samtlige Glaskasser uden at lægge Mærke til nogen Beskadigelse; efter hans Mening kunde Skaden derfor ikke være sket om Bord i Skibet. Først en Uge senere — d. 17. Juni — begærede Modtagerne Syns- og Skønsmand udmeldt af Retten. Ved den d. 20. s. M. afholdte Besigtelsesforretning erklærede Mændene, at Skaden utvivlsomt hidrørte fra, at et Brædt i Kassen ved et meget stærkt Slag eller Tryk var presset ind. De udtalte derhos, at Kassens Beskaffenhed og Emballeringen var i enhver Henseende forsvarlig, og tilføjede „som en blot Formodning“, at Skaden rimeligvis var opstaaet under Indladningen eller Udlosningen.

Ved Stævning af 26. Juli d. A. har nu Citanterne, Danske Lloyd, der har erstattet Firmaet Hornemann & Hansen Skaden med et Beløb af Kr. 903.73, under Henvisning til Sølovens § 142 jfr. § 239, paastaet sig dette Beløb godkendt hos de Indstævnte med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de gør gældende, at da Ladningsmodtagerne har forsømt overensstemmende med Sølovens § 148² at begære Skøn afholdt

inden Udgangen af næste Søgnedag efter Godsets Udlevering, idet denne Frist ved Rutebaade i Henhold til Sølovens § 138 maa være at regne fra Udlosningen, maa det paahvile dem eller nu Citanterne at godtgøre, at Skaden skyldes Fejl eller Forsømmelse fra Skibets Side.

Citanterne hævder herimod, at det ikke kan paahvile Modtagerne af Stykgods at være til Stede ved Losningen, men at der maa indrømmes dem en passende Tid, inden de afhenter Godset, og at Fristen efter § 148 maa regnes fra den Dag, de virkelig modtager det. De gør under Henvisning til, at en af de Dage, der hengik, inden Modtagerne indfandt sig for at indklare Kassen, var Grundlovsdag, gældende, at disse ikke har udvist nogen Forsømmelighed, idet den Omstændighed, at der ogsaa efter Henvendelsen til de Indstævnte hengik nogen Tid, inden Skønsbegæringen indgaves, skyldes Forhandlinger med de Indstævnte; Citanterne paastaar derfor, at Bestemmelsen i § 148² maa blive uden Betydning for nærværende Sag, og at det maa være de Indstævntes Sag, hvis de vil befri sig for Ansvar, at gøre antageligt, at Skaden er sket paa en Maade, som udelukker Ansvar for Rederiet.

Heri kan der ikke gives Citanterne Medhold. Fristen for Indgivelsen af Begæringen til Retten om Udmeldelse af Skønsmand findes i nærværende Tilfælde at maatte regnes fra Udlosningen, og da Fristen saaledes er oversiddet, maa det være Citanternes Sag at godtgøre, at der er sket Fejl eller Forsømmelse fra Skibets Side.

Då nu Kassen har henstaaet i Land i længere Tid uden Tilsyn, og da ingen af de Vidner, der har været beskæftiget med eller ført Tilsyn med Losningen, har lagt Mærke til den dog ikke ubetydelige Beskadigelse, kan det ikke betragtes som godtgjort, om det end er sandsynligt, at Skaden er sket om Bord, og endmindre, at den skyldes Fejl eller Forsømmelighed fra Skibets Side.

De Indstævnte vil herefter være at frifinde. Sagens Omkostninger findes Citanterne at burde betale til de Indstævnte med 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. ⁹⁶/₁₉₀₇, afsagt d. 19. Oktober 1907. Tiltalte N. J. B., der var forhyret med S/S. „N. G. Petersen“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i London d. 18. Juni d. A., fordi han fandt Arbejdet om Bord for strængt.

Dømt efter Sølovens § 198 til 14 Dages simpelt Fængsel samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. ⁹⁶/₁₉₀₇, afsagt d. 19. Oktober 1907. Tiltalte O. O. A., der var forhyret med S/S. „Texas“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, rømte i New York d. 19. April f. Aar.

Dømt efter Sølovens § 198 til 14 Dages simpelt Fængsel samt til at betale Sagens Omkostninger.

Overrettsdom.

Viborg Overret har d. 21. ds. paakendt en Sag, mellem Skipper Gustav Olsson af Donsø i Sverig og Skibsreder H. Petersen af Marstal, hidrørende fra, at Dampskibet „Gæa“, for hvilket H. Petersen er Reder, Natten mellem 9. og 10. April 1904 i Limfjorden paasejlede Olssons Skonnert „Aga“, der laa til Ankers noget Sydvest for Rørdal Bro paa den sydlige Side af Fjorden, ventende paa Kajplads ved Rørdal Cementfabrik. Idet hver af Parterne tillagde den anden Parts Skib Skylden for Sammenstødet, paastod Olsson „Gæa“s Rederi tilpligtet at betale ham en Er-

statning af Kr. 747.04, medens Rederiet under en Kontragsaaftale paastod Olsson dømt til at betale Kr. 841.24. Ved Aalborg Sorets Dom af 12. Maj 1905 var Skipper Olsson tilpligtet at betale „Gæa“s Rederi Kr. 416.24 med Renter 5 pCt. p. a. fra 26. Juni 1904, medens Parterne iøvrigt var frifunden for hinandens Tiltale. Overretten statuerede, at hvert Skib maatte bære sin Skade, idet „Aga“ havde ligget saaledes i Farvandet, at det var til Hinder for den almindelige Sejlads, men Sammenstødet kunde være undgaaet, saafremt der paa „Gæa“ var blevet holdt forsvarligt Udkig. Parterne frifandtes derfor for hinandens Tiltale.

Navigationsvæsnets Ordning.

Fra Korsør skriver en farende Styrmand til os:

Tør jeg i Deres ærede Blad bede om Plads for følgende Bemærkninger til den Betænkning, som er afgivet af Kommissionen til Revision af Bestemmelserne for Navigator- og Maskinistuddannelsen m. m. Ganske vist har der været adskillige Artikler fremme, men det synes mig, at der er gaaet for let over, navnlig Flertalsbetænkningen, og den frembyder dog en Del interessante Enkeltheder.

Kommissionen blev jo nedsat nærmest paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Foreningen til Søfartens Fremme, og da nu Flertallet i Kommissionen bestod af Hr. Skibsreder Torm, Formand i Fællesrepræsentationen, Hr. Kommandør Münter, Formand i Foreningen til Søfartens Fremme, Hr. Skibsfører Knudsen, Bestyrelsesmedlem i samme Forening, Hr. Skolebestyrer Neergaard, Bestyrer af samme Forenings Navigationsskole, og endelig Hr. Mægler og Skibsreder Hansen, maatte man vente, at de Skrivelser fra ovennævnte Foreninger, som foranledigede Kommissionen nedsat, nu i Flertalsbetænkningen maatte blive bilagt med klare, tydelige Beviser. De mangler ganske. I Stedet for findes en hel Del „Vi mener“ og „Vor Mening er“, men er det ikke lovlig lidt at faa Kommissionen nedsat for, naar der ingen som helst Beviser gives for dens Nødvendighed. Endskønt Flertallet mange Gange i Betænkningen skriver sin „Mening“, saa er denne Mening lidt vanskelig at forstaa paa Grund af forskellige Modsigelser.

Paa Side 2 i Betænkningen læses: „Bristende Kundskaber hos Føreren kan let foraarsage store Tab af Menneskeliv, større Tab, end t. Eks. Lægen eller Apotekerens kan hidføre ved lignende Mangel paa Kundskab, og for disses Uddannelse har Staten taget langt stærkere Garanti“. Enhver maa tro, at Flertallet her mener nautiske Kundskaber for Førerens Vedkommende, men det er saa langt fra Tilfældet, at der allerede Side 3 i Betænkningen skrives: „Medens der i Kommissionen har været Enighed om, at Fordringerne i de egentlige Navigationsfag var tilstrækkelige, og at man endog i en enkelt Henseende kunde indskrænke disse noget ved de to første foreslaaede Eksaminer, fandtes den samme Enighed ikke for de øvrige Fags Vedkommende.“ Dette modsiger jo fuldstændigt, hvad der er skrevet Side 2. Men videre paa Side 3 staar: „Efter vor Formening burde vore Skibsbefalingsmænds almindelige Dannelsesstandpunkt staa højere, end det gør, særlig i Behandling af Modersmaalet.“ Er det da Flertallets Mening, at „Bristende Kundskaber i Modersmaalets Behandling hos Føreren let kan foraarsage store Tab af Menneskeliv“? Det kan det da umuligt være, men hvad mon Meningen er?

Paa Side 4 omtales den ny Styrmandseksamen Fordringer; disse er skærpet for alle Fag undtagen

Sygepleje, og saa er der kommen 2 ny Fag. Til Forberedelsen til denne Eksamen mener Flertallet, at der udkræves en Tid af c. 12 Maaneder; med de nugældende ringere Fordringer kræves ved Kjøbenhavns Skole c. 14 Maaneder. Skulde det da være Flertallets Mening, at den langt sværere Eksamen kan tages paa kortere Tid? Trykfejl kan det ikke være, thi paa Side 9 gentages, at „de foreslaaede Pensa til Styrmandseksamen er indrettet efter 12 Maaneders Kursus“. Paa Side 5 omtales de i „Hast og under Forcering erhvervede Kundskaber“ — altsaa med de ringere nugældende Fordringer i 14 Maaneder — medens Kundskaberne til den betydelig sværere Eksamen uden nogen omtalt Forcering skal kunne erhverves i 12 Maaneder. Det synes mig vanskeligt at fatte Meningen!

Paa Side 8 skrives „Men er Arbejdet saaledes trangt for Eleven, bliver Skolens Opgave sandelig ikke mindre besværlig. Naar man erindrer, at der afholdes 3 Eksaminer om Aaret ved hver Skole, og at Fordringerne til disse er ret betydelige, forstaaer man knap, at Lærere — uden at sløves — kan bibringe Pensummet til Elever, som ofte begynder med saa svage Forudsætninger, og som ikke en Gang alle tager fat paa Arbejdet til samme Tid.“

Bedre og smukkere Anerkendelse kan Skolerne ikke vente, — men Flertallet mener vist ikke, hvad her er skrevet; thi lidt længere nede paa samme Side skrives: „Eksamen er stillet ret lempelig for Eleven.“ Og blot lidt længere nede paa samme Side: „Vi er saaledes kommen til den Erkendelse, at det nuværende System for Navigationsundervisningen er utilfredsstillende. Det har skabt private Skoler, som ikke kan drives forsvarligt uden Tab, og som af Nødvendighed ligger i Konkurrence med hverandre for at vinde Elever; det har frembragt forjaget Undervisning med Udenadslæren og ufordøjede Kundskaber hos Eleverne, og det har medført en Kontrol, som i Reglen viser for stor Mildhed“. Først kan Flertallet knap forstaa, at Lærerne — uden at sløves — kan bibringe Eleverne Pensummet i c. 14 Maaneder, og straks efter fordømmes hele dette System, og det anbefales at bibringe Eleverne et betydeligt større Pensum i 12 Maaneder. (Side 8 og 9). Men det er der jo egentlig slet ingen Mening i.

Paa Side 8 staar endnu „Med deres utilstrækkelige Indkomster er det Skolerne besværligt at holde et passende Lærerpersonele, og i Provinsbyerne kommer hertil Vanskeligheden ved paa Stedet at finde Lærere i flere af Fagene, en Vanskelighed som vil forøges, saafremt vort Forslag til Eksamensfordringerne antages.“ Men paa Side 11 mener Flertallet: „Lærerne i de øvrige Fag: Dansk, Engelsk, Soret, Handelslære, Skibsbygning og Maskinlære samt Sygepleje bør formentlig kunne findes fuldt uddannet i de forskellige Skolebyer.“ Sammenholdes disse to Udtalelser, maa Vanskeligheden med at faa Lærere indskrænke sig til Navigation og Matematik efter den nugældende Ordning, og tillige Sømandskab efter den af Flertallet foreslaaede. Kan det maaske være vanskeligt at faa Lærere i Navigation og Sømandskab ved Kjøbenhavns Navigationsskole, saa synes det netop ikke at være Tilfældet ved de andre Skoler. Ved alle Provinsskolerne er der ansat Navigationslærere, der har flere Aars Fart som Koffardiofficerer, medens der jo ikke er og i adskillige Aar ikke har været ansat en saadan ved Kjøbenhavns Skole. Kan Provinsskolerne saaledes knytte Koffardiofficerer som Lærere til Skolen, maa Kjøbenhavns Skole ogsaa kunne det. — I hvert Fald har Flertallet i Spørgsmaalet om Lærerkrafter grundig modsagt sig selv, og det er der jo heller ingen Mening i.

Paa Side 2 omtales, at det er bleven Praksis blandt Rederne at fordrø, at saavel Fører som Styrmand har bestaaet 2den Afdeling af Styrmandseksamen, men Flertallet glemmer at tilføje, at det ogsaa ofte er Praksis, at 20,000 Kr. giver langt sikrere Adkomst til at blive

Skibsfører end den fineste Eksamen. Der fattes i Betænkningen Forslag om, hvorledes den ubemidlede Sømand skal kunne skaffe sig tilstrækkelig Kapital til, naar Lejlighed bydes, f. Eks. ved de ikke sjældne Avertissementer, at kunne købe sig en Førerpost.

„Eksamensbeviserne for Skibsførereksamen foreslaas udfærdiget paa stemplet Papir og udstedt saavel paa Dansk og Engelsk som paa Tysk. Vor Hensigt hermed er at give dem et mere officielt Præg, hvorved de formentlig vil faa større Betydning i Udlandet.“ Betænkningen Side 10.

Her er Flertallet næsten for langt ude til at tages alvorligt. Eksamensbeviset har kun Betydning i Danmark, og kun den over for Øvrigheden at godtgøre, at Besidderen kan faa udstedt Skibsførerbevis. At anføre, at Eksamensbeviset faar mere officielt Præg ved at skrives paa Dansk, Engelsk og Tysk, naar det kun skal forevises en dansk Øvrighed —, det er mere end meningsløst.

Det er tvivlsomt, om den danske Eksamen bliver antaget for bedre i Udlandet, fordi Beviset er affattet paa tre Sprog. Men sikkert er det, at det ikke kan være Staten magtpaaliggende at uddanne Skibsbefalingsmænd til fremmede Landes Handelsflaader.

Dermed turde være givet en Prøve paa Flertalsbetænkningen. Man faar ved at studere den Indtryk af, at Fordringerne i de egentlige Navigationsfag er tilstrækkelige, og der stilles jo heller ikke Forslag om at forøge disse. Derimod forlanger Flertallet, at Staten skal tage Garanti for, at Førerne er i Stand til at varetage Redernes pekuniære Interesser.

For det første er det ikke lovligt, og for det andet er det umuligt.

I Flertalsbetænkningen er draget en Sammenligning mellem Lægen og Føreren, jeg skal gøre det samme, men lidt mere grundigt. Staten fordrer af begge en Eksamen og af Lægen en praktisk Uddannelse paa Hospitaler, medens Navigatørens praktiske Uddannelse sker, eller burde ske om Bord, men uden Statens Kontrol. Lad os stille begge lige, saa faas følgende Billede. En Læge med meget fin Eksamen tænkes straks efter Eksamen at faa Ansættelse paa et Hospital som Regnskabsfører eller lignende; hans Arbejde bestaar kun i at sende de ankomne Patienter til Stuerne, men han har ellers intet med Patienterne at gøre. Lad ham blive i den Stilling i 10 à 15 Aar, saa vil alle sige: „Nu har den Mand glemt saa meget og er saa ukyndig, at det vilde være uforsvarligt at ansætte ham som Overlæge ved et Hospital“, skete det, vilde der sikkert fremkomme Fejtagelser, som ikke uden Grund var at beklage, thi alt Nyt, der var fremkommet, havde han intet Begreb om. Praktisk Færdighed endnu mindre. En Uddannelse, som den ovenfor skitserede, vilde jo være utænkelig.

Men nu Navigatøren, han har ogsaa en fin Eksamen, han ansættes som 3dje, saa 2den og endelig som 1ste Styrmand. Heldig er han, om han 10 à 15 Aar efter sin Eksamen kan naa Førerstillingen; men i de mange Styrmandsaar har han højst i den senere Tid deltaget i Navigeringen, aldrig har han haft noget at gøre med Skibsførerforretningerne ved Land. Hvad han har lært paa Skolen for 10 à 15 Aar siden, har han glemt, meget Nyt er kommen siden da, kort sagt, han er fremmed for det hele. Selvfølgelig maa der ske Fejtagelser, der vel ikke koster Menneskeliv, men koster Rederne Penge.

Sikkerlig er enhver forbavset over en saadan Skibsføreruddannelse; ikke desto mindre er den temmelig almindelig. Man skulde synes det indlysende, at der kun er et at gøre: Sørge for at Styrmanden, under sin Fart som saadan, gøres bekendt med de Forretninger, der vil komme i hans Hænder, naar han bliver Fører, og man skulde tro, at Rederne maa kunne indse, at det ikke kan læres paa en Skole, c. 10 Aar før det skal bruges — mange Love og Bestemmelser kan forandres i den Tid. Det maa læres om Bord og holdes vedlige ved stadig at have

det for Øje. Men Statskontrol med Styrmandens praktiske Uddannelse til Fører, saaledes som med Lægens Uddannelse, — nej, Rederne vil vist være de første til at protestere mod Statens Kontrol med Arbejdets og Forretningernes Fordeling om Bord.

Til Mindretalsbetænkningen er der ikke stort at sige, den er helt og godt underbygget med gode Grunde og Tabeller, men uagtet det af Betænkningen fremgaar, at Mindretallet finder de nu bestaaende Fordringer tilfredsstillende, saa fremgaar dets Mening ikke saa klart, som kunde ønskes.

Det ser ud, som Mindretallet, af en eller anden Grund, har ladet sig forlede til at gaa mod, hvad det selv gennem Tabeller og grundig Undersøgelse viser er rigtigt, og det maa derfor indsvøbe sin egentlige Mening ret godt, som f. Eks. Side 4, om at Maskinlære skal være adskilt fra Styrmandseksamen: „saa har vi (Mindretallet) intet væsentligt at indvende imod, selv om vi ikke kan anbefale varmt“.

Det vilde sikkert have været alle kærkomment at høre Mindretallet uden Omsvøb udtale sin bestemte Mening, saaledes som Hr. Admiral Wandel tilsidst udtaler: „Jeg maa som den Gang fastholde, at af teoretiske Fordringer kan Staten kun være berettiget til at fordrer, at de paagældende er i Besiddelse af saadanne Kundskaber, at de med Sikkerhed kan føre et Skib over Søen; Kundskaber der udover, sigtende til at fremme deres Evne til at varetage Rederes og Assurandørers Interesser, kan ikke fordres uden at komme i Kollision med Grundlovens § 88. Staten kan heller ikke paalægge én Samfundsklasse Eksaminer for at kunne varetage andre Samfundsklassers pekuniære Interesser.“

Intet, af hvad der er fremkommet i de Andragender, der har medført denne Kommissions Nedsættelse, eller i de Forhandlinger, der er ført i denne Kommission, har kunnet forandre dette mit Standpunkt, ja jeg maa udtale, at jeg har savnet virkelige Argumenter. Jeg kan i den mod den nuværende Ordning rejste Bevægelse ikke se andet end en ensidig Betragtning af Forholdene“.

Ja, akkurat saadan maa enhver tænke, naar Kommissionsbetænkningen er gennemlæst. Der er kun forløbet 11 Aar, fra den nuværende Ordning traadte i Kraft, til Kommissionen blev nedsat. Kun den allermindste Part af Handelsflaadens Skibsførere har Eksamen efter 1892, altsaa har Rederne endnu ingen Erfaring for, hvorledes den nuværende Ordning virker, men ligefuldt fordømmes den som umulig.

Det ser næsten ud, som om det er nogle vel overilede Skrivelser fra Fællesrepræsentationen og Foreningen til Søfartens Fremme, thi man har da ikke Lov til at tro, at Rederne benytter denne Klagen over Navigatøruddannelsen, som endnu ikke har staaet sin Prøve, og mod hvilken der synes at være frit Slag, som et Middel til at fremme andre Rederiinteresser, og endnu mindre tør man tro, at Foreningen til Søfartens Fremme, en Forening med nationalt Formaal, har ladet sig forlede til at hjælpe Rederne med at klage over vort Navigationsvæsens Ordning, mulig fordi dens Skole, i Følge Flertalsbetænkningen, giver et aarligt Underskud paa 4,000 Kr.

Kommissionen har imidlertid gjort sin Nytte, ikke mindst Flertalsbetænkningen viser ved sine modstridende Udtalelser, at Grundlaget for vort Navigationsvæsens Ordning er god.

Det maa nu blive Ministeriets Sag at skaffe Ro om Navigatøruddannelsen; sikkerlig skaffes den ikke ved at imødekomme dem, der skrigger højest. Der maa og kan foretages nogle Smaaændringer, og da først den, at Konkurrencen mellem Skolerne svækkes. Det kan ske, ved at Statstilskudet gøres noget større og fordeles som fast Tilskud efter hver Skoles Indretning og Lærerkæfter. Dette faste Tilskud omfordeles kun hvert 10de Aar. Medens Elevantallet kan være meget forskelligt og veksle stærkt, vil Lærerkæfterne og Skoleindretningen blive den samme gennem længere Tid. Den usunde

Konkurrence med at kapre Elever vil være borte, og Skolerne arbejde under mere stabile Forhold. Selvfølgelig maa Tilskudet til Skolerne forøges, alt er steget siden 1892, Lærerlønningerne ogsaa, men Skolepengene er de samme. Heldigt vilde det være, om Statstilskudet blev saa meget større, at Skolepengene kunde ned-sættes.

Med Hensyn til Eksaminer, ja da maa der oprettes frivillige Kursus med Eksamen, saa Navigatørerne kan faa teoretisk Uddannelse i de Retninger, som kan være til Gavn for den enkelte og for Standen; men frivillige maa de være fra Statens Side; det maa blive Rederens Sag at antage den, han synes om, baade hvad teoretisk og praktisk Uddannelse angaar, ligesom det maa blive Rederen og ham alene, der afskediger den i Praxis ubrugelige Mand, selv om denne har den fineste teoretiske Uddannelse.

Vel ser det i Flertalsbetænkningens Side 10 ud, som om Foreningen til Søfartens Fremme kunde have Lyst til at være Formynder for vore Skibsbefalingsmænd, hvad angaar disses Uddannelse og Duelighed, — og der kunde maaske være Grund for, at Foreningen søgte sig lidt videre Virkefelt end Driften af Kjøbenhavns Navigationsskole; — men baade Redere og Befalingsmænd vil vist meget bede sig fritaget for denne Forenings Indblanding i sine Affærer. Foreningen til Søfartens Fremme maa kunne finde større, og for den mere værdige, Opgaver.

Hjalmar Jacobsen.

Matros-Certifikater.

Vi har fra Hr. Navigationslærer Larsen-Arnvig modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ har Hr. Forstander Vilh. Rasch efter at have fremsat forskellige Indvendinger mod Kommissionsforslagene om Ændringer i Fordringerne til Styrmandseksamen slaaet til Lyd for Indførelse af Matros-certifikater. I en senere Artikel har han nærmere udviklet denne Tanke.

Hr. Rasch vender sig da først mod Kravet om Indførelse af Sømandsskab som Fag ved den tvungne Styrmandseksamen, et Krav, der jo sikkert nok er fremgaaet af den Følelse, at den unge fra Navigationsskolen nys udgaaede Styrmand ikke har tilstrækkelig praktisk Uddannelse til at overtage Ledelsen af de i Skibet forefaldende Arbejder. Men herfra og til at slutte, at han ubeføjet maa have faaet Matrosnavnet i sin Søfartsbog, er der dog et langt Spring — om end saadanne Tilfælde nok indtræffer. Der er jo imidlertid Forskel paa at have et saadant Overblik over et forefaldende Arbejde, at man er i Stand til at tilrettelægge det og holde hver enkelt Deltager paa sin Plads (Styrmand), og paa at være en af Deltagerne (Matros).

Læser man Flertalsbetænkningen igennem, vil det da ogsaa ses, at de under Sømandsskab nævnte Fordringer omfatter Ting som Skibskonstruktion, Styrkeberegning, Bæreevne, Stabilitet o. s. v.; kun Punkt 3, Dele af 4, 14, 15, 17 og 26, synes det mig, kan have Interesse for Matrosen, og af Mindretallets gælder dette kun Pkt. 6 (svarende til Flt. Pkt. 26). Der er i det hele taget kun i begge Betænkninger omtalt saadanne Ting, hvor det, saa vidt jeg skønner, er muligt ad teoretisk Vej at give et Begreb om Arbejdets Tilrettelæggelse og Ledelse. Enkelthedernes Udførelse maa vel hovedsagelig læres ad praktisk Vej.

Hr. Rasch's Frygt for „en Omgang paa Maskinen“ synes mig derfor noget umotiveret, og hans Forslag om Matros-Prøver kan ikke betragtes som Substitution for de i Betænkningerne nævnte Prøver; snarere burde de

være Grundlaget for Tilægnelsen og Forstaaelsen af Betænkningernes „Sømandsskab“.

Vi kommer da til Spørgsmaalet, om Forholdene i den praktiske Uddannelse er saa elendige, at det er nødvendigt ved Prøve at konstatere Ægtheden af den Tilførsel i en Mands Søfartsbog, at han har forrettet Arbejde som Matros. Som Regel tror jeg det ikke, og selv om det nu og da kunde gøres nødvendigt, vil der jo sikkert ogsaa nok findes paa Udveje til at slippe igennem Matroseksamen.

Lad os tænke os den, som af Hr. Rasch foreslaaet:

1) Et Stykke Skibmandsarbejde f. Eks.

Hvis nu en Kaptajn, som forudsat af Hr. Rasch, for Husfreds Skyld drager den mest mulige Nytte af en Mand — som egentlig ikke kan kaldes Matros — og lader ham beholde Matrosnavn og — hyre, mon saa ikke den samme Kaptajn ligeledes for Husfreds Skyld gerne giver Vedkommende Attest for at have udført et Skibmandsarbejde, selv om Kaptajnen ikke har haft Tid og Lejlighed til at kontrollere, om der har været andre hjælpende Hænder med i Arbejdet — maaske i en saadan Grad, at Manden kun højst uegentlig kan siges at være Mester for det?

2) Spørgsmaal i et Afsnit af Kusk Jensens Bog.

Bortset fra den Vejledning, der kan faas gennem denne fortrinlige Bog, tror jeg, at paa det Punkt vilde „en Omgang paa Maskine“ kunne sikre selv en Mand med flere Tommelfingre end nødvendigt rigtig pæne Karakterer.

Til sidst et Par Bemærkninger om Adgangen til Prøven. Det hænder undertiden, at vi paa Navigations-skolerne faar unge Mennesker, som paa en eller anden Maade (Rømning, sjældnere Forlis) har mistet en stor Del af deres Papirer. Engelske Papirer skaffes forholdsvis let frem gennem „Board of Trade“; men det kan tage halve Aar at faa dem andetsteds fra. Noget saadant kan Styrmandseleven vente efter; men mon ikke det vilde afholde mangan en Mand, som maaske er fuldt uddannet Matros fra at tage Styrmandseksamen, hvis han først maa spille Tid med at samle sine Papirer sammen og dernæst ud et Aar igen som Matros, før det tillades ham at underkaste sig Styrmandseksamen? Det er dog næppe retfærdigt.

Hr. Rasch's Syn paa Fagforeningen deler jeg endnu mindre. Der er ingen Tvivl om, at den i første Række har Løn-, Kost- og Boligforhold paa sit Program.

Endelig tror jeg ikke, at der er Hjemmel i Lovgivningen til at fordre faglige Prøver af den Art som Matros-Eksamen.

Den bedste Garanti — om end ogsaa til Tider mangelfuld — er vist den nuværende: Fordringen om en bestemt Tids Sejlads.

Svendborg, i Oktober 1907.

M. Larsen-Arnvig.

Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af Nordamerika, hvorfra der gør sig en bedre Tendens gældende for denne og næste Maanedes Lastning, viser de hjemgaaende Markeder ellers ingen nævneværdige Forandringer i Ugens Løb, og efter Aarstiden, som vi befinder os paa, er Befragtningernes Antal ikke stort. Særlig Sortehavet ligger fremdeles meget mat, medens Befragtningerne for Azovs Vedkommende nu kan betragtes som afsluttet for i Aar. Af de Lande, som forsyner Evropa med Korn, spiller i Øjeblikket de nordamerikanske Stillehavsplasser den største Rolle, og som ganske rigtigt formodet i forrige Uge

kom Raten fra Puget Sound eller Portland (Or.) til U. K. eller Kontinentet til at tangere 40/ for meget prompt Lastning, men pr. November har der sidst været sluttet til 36/3, pr. December til 35/ og pr. Januar til 33/9, hvilket er lidt mindre end der kunde faas for en Uges Tid siden. Fra Australien og Indien ligger Forholdene endnu noget ubestemt. La Plata er stadig meget flov for prompt Lastning, og pr. Januar/Februar betales endnu ikke over 15/ à 16/ fra San Lorenzo Grænsen, alt efter Størrelse og Position. I de kortere Farter er der heller intet bemærkelsesværdigt passeret siden sidst. Det for den danske Tonnage vigtigste Marked, nemlig Østersøen, er særdeles fast for Trælaster fra Botten, og der betales til Eksempel nu Frs. 35/40 for D/B. B. til god belgisk eller nordfransk Havn, og til U. K. betales blandt andet 31/ Åbo/London (550 Stdr.), 35/ Lovisa/Sharpness (450), 46/3 D/B 1/4 Boards, Nederkalix/ Liverpool (500). Fra Kronstadt kan nu faas 32/6 D/B., 35/ 1/3 Boards til London, Hfl. 14 for Battens til Rotterdam, og fra St. Petersborg 35/ pr. Favu Shortprops til Hull eller West Hartlepool. Korn er det derimod sløjt med, og Raten er ikke over 1/3 3/4 Hvedebasis til London eller Rotterdam, og fra Libau er den 11 1/2 d. à 1/ Havrebasis. Kulfragterne til Østersøen synes igen at ligge lidt fastere, hvorinod de til Middelhavet er decideret højere ved et stort Begær, saa vel fra Østkysten som fra Wales. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi 5/ Tyne/Stockholm (3,500), 5/ Tyne/Riga (2,700), 5/ Tyne/Libau (1,550), 4/9 Tyne/Kjøbenhavn (2,200), 6/ Dunston/Reval (1,200), 4/9 à 4/10 1/2 Forth/Swinemünde (2,000/2,500), 4/9 à 5/ Neufahrwasser (2,000), 5/3 Forth/Aalborg (1,550), 6/9 Methil/Wismar (1,600), 8/3 Tyne/Genua (3,700/4,500), 7/3 Port Said (5,000). Fra Cardiff sluttedes der særdeles livligt til 8/6 à 9/ (4,500/5,500) Genua, 8/9 Barcelona (3,100), 9/6 Nizza (1,200), 8/6 Aleksandria, 8/ Port Said, 9/6 Colombo, 7/6 Las Palmas eller Tenerifa, 9/6 Dakar, 17/ La Plata ganske prompt, 14/ à 15/ pr. November.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Bottenhavet, Finskebugten, Østersø, Danmark, Vestsværig og Østnorge til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er Markedet i sin Helhed noget knappere paa prompte Ladninger nærmest paa Grund af, at Besejling af Norrbotten er opgivet, og nogle Redere vægrer sig ved at slutte fra Sydbotten, dog er der tilstrækkelige Ladninger for den fremkomne Tonnage. Østnorge, Vestsværig og prøjsiske Havne har ikke saa faa Laster af Props, Skurlast og Korn, derimod er det knapt med Kornlaster fra Danmark. Returfragter af Oljekager, Clay, Kul etc. er der ikke egentlig Mangel paa for prompt Tonnage, men her begaar Rederne ofte Fejl ved at kaste backward Tonnage i Markedet, hvorved Raterne trykkes ned under Dagens Pris for Kullaster.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

105 Stdr. Firewood Hernøands/Southampton 50/ pr. Kbf., 105 Stdr. D/B., Boards Sundswalls/Auray 54 Frs., 90 Stdr. D/B., Boards Karlskrona/Themsen 30/, 80 Stdr. Props Porsgrund/Leithfjord 20/, 195 R.-T. Egesveller Memel/Ostende 150 £, 250 Tons Clay Par/Stettin 10/, 350 Tons Clay Charlestown/Kotka 13/9, 300 Tons Clay Fowey/Hamburg 8/5, 370 Tons Clay Fowey/Livorno 12/, 360 Tons Fliser Rotterdam/Stockholm 10/, 124 R.-T. Is Kristianiafjord/Grangemouth 6/6, 136 R.-T. Flasker Surte/London 90 £, 380 Tons Kaolin Sølvborg/Skien 5 1/4 Kr., 300 Tons Kul Kings Lynn/Klintebjerg 10 £, 370 Tons Kul Wemyss/Svendborg 8 £, 290 Tons Kul Charlestown/Nakskov 8 £.

Der noteres bl. a. følgende:

90/120 Stdr. Stav Sydbotten/Themsen 40/ à 42/6, 110/130 Stdr. D/B., Boards Sydbotten/Bordeaux 50 à 52 1/2 Frs., 110 Stdr. Deals Riga/Portmudoc 40/ à 42/6, 110/120 Stdr. D/B, Boards Østnorge/Swansea 30/ à 32/6, 120/130 Stdr. D/B., Boards Østnorge/Sligo 40/ à 42/6,

60/110 Stdr. Props Østnorge/Leithfjord 20/, 100/110 Stdr. Props Østnorge/Tynen eller Sunderland 22/ à 23/, 150/180 R.-T. Is Kristianiafjord/Southampton 7/9 à 8/, 200/400 Tons Kul Leithfjord/Danmark £ 7.10 à £ 9, 200/300 Tons Kul Tynen eller Sunderland/Danmark £ 8 à £ 9.

Hvad de mindre Skibe angaar, da har der i sidste Uge været en Bedring i Fragtmarkedet fra Rostock og Stralsund, og der er fra begge de nævnte Pladser gennemført 4 1/2 Mark for Rug, og der kan endnu placeres nogle Skibe saaledes i denne Maaned, ellers er alt paa Østersøen uforandret. Lübeck ligger stadig fast, og fra de østsværigske Pladser udbydes ikke saa faa Kornladninger baade Havre, Rug og særlig Hvede, som fortrinsvis gaar til Königsberg og Danzig, herfor noteres nu 6 à 6 1/2 Mark.

ab Kjøbenhavn er den flove Tilstand ikke undergaet nogen Bedring, og kun meget lidt bliver sluttet derfra, bl. a. Hvede til Nykjøbing F. 13 Øre, Randers 16 Øre; nogen Forandring bliver der næppe før end i næste Maaned, til hvilken Tid der ventes nogle Importdampere dels med Hvede og dels med Bomuldsfrøkager.

ab danske Provinshavne har der maaske været lidt mindre i sidste Uge, men pr. November vil atter komme en Del Laster, særlig Hvede i Markedet.

ab svenske Sundhavne noteres bl. a. Lervarer til Petersborg 7 à 8 Mark, Stettin 3 1/4 Mark, Königsberg 5 Mark, Aalborg, Horsens 3 1/2 à 3 3/4 Kr.

ab sydsvenske Havne er heller ingen større Forandringer, for Bloksten noteres til Wismar, Stettin, Rostock 5 1/2 à 5 3/4 Mark.

Ugens Havarier.

Cimbrishamn, 22. Oktbr. (Ritz. Bur.) Lituanien, Dpsk. af St. Petersborg, paa Rejse fra Libau til Rotterdam med 795 Passagerer, strandet ud for Skillinge. Damperen staar meget haardt paa Grunden.

Höganäs, 22. Oktbr. (Ritz. Bnr.) Paris, Dpsk. af Kjøbenhavn, er i Nat i Taage grundstødt ved Långör. Skibet er tæt. Svitizers Assistance er telegrafisk tilkaldt.

Østerby, Luesø, 22. Oktbr. (Ritz. Bur.) Emma, tremastet Skonnert af Riga, paa Rejse fra Newcastle til Hjemstedet med Kul, er strandet paa Stenkuuderne. Svitizers Assistance er rekvireret.

Bris, Dpsk. af Goteborg, har Natten til 15. ds. Nord for Kullen været i Kollision med Barkskibet »Eideren« af Cimbrishamn. Begge Skibe fik svær Skade. Barkskibet var lastet med Kokes her til Kjøbenhavn.

Capolla, Barkskib af Nysted, blev paa sin Rejse her fra Kjøbenhavn i Ålandshavet paascjlet af Goteborgdamporen »Landson« og sank kort efter Sammenstødet. Kaptajnen og 3 Mand af Besætningen druknede, Resten bjergedes om Bord i Damperen.

Ranza, Dpsk. af London, har d. 17. ds. nd for Kronborg været i Kollision med Dpsk. »Pacific« af Hull. »Pacific« maatte sættes paa Grund, medens »Ranza« indgik til Helsingør for Reparation; Skaden er betydelig.

Dina Johanna, Skonnert, kom d. 16. ds. paa Rejse fra Hull til Thisted med en Ladning Bomuldsfrøkager paa Grund ved Fæggesund. Flot og indkommet til Thisted.

Henderika, Evert af Groeningen, har været paa Grund ved Dragør, men er atter kommen flot ved egen Hjælp og har fortsat Rejse til Kristiania.

Alfred Erlandsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 17. ds. strandet ved Ehbearsreth, St. Abbs, og er bleven totalt Vrag. Hølo Besætningen, der bestod af 16 Mand, er druknet, trods ihærdige Anstrængelser fra Redningsmandskabets Side. Strandingen foregik Kl. 8 1/2 om Aftenen i tæt Taage. »Alfred Erlandsen« hed oprindelig »Mira« og byggedes 1890 i Flensborg; Skibet maatte 592 Netto Reg.-Tous.

Polarstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn kom d. 20. ds. paa Rejse fra Leith hertil med en Ladning Kul paa Grund ved Aalum. Flot med Assistance af Svitizers.

Heini, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 15. ds., efter at have passeret igennem Kuippelsbro, i Kollision med en svensk Jagt.

H. C. Andersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejse fra Tornea til Plymouth med Trælaster været paa Grund først i den finske Bugt og senere ved Sandhammeren. Begge Gange kom Skibet flot uden Assistance, men har maattet kaste c. 50 Stander Planker af Dækslasten over Bord. Skibet indgik til Frederikshavn for Kulforsyning og blev undersøgt af Dykker. Da Skibet ikke var lækt fortsattes Rejse til England, hvor det skal i Dok.

Kai, Dpsk., der strandede paa Rofsnæs Puller, er nu bragt flot af Bjergningsdamperen »Helsingør« og ind til Kalundborg.

Ingrid, Dpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Riga med Trælast mistet en Del af sin Dækslast.

Argentina, Barkskip af Raa, er paa Rejsen fra Calais til Neder Calix i Ballast sprunget læk og er indkommet til Helsingør for Reparation.

Nerma, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 13. ds. paa Rejsen til Helsingørs i Taage paa Grund paa Vestkysten af Øsel. Flot med Assistance og ledsaget til Bestemmelsesstedet, hvor Skibet losses og repareres.

Surino, Barkskip af Fano, der, som meddelt, kændrede mellem Porsgrund og Brevig, er nu bragt paa ret Kjøl og der arbejdes med at pumpe Skibet læns.

Gallia, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 18. s., ved Afsejlingen fra Sunderland bestemt til Stettin med en Ladning Kul, i Kollision med den for Anker liggende Skonnert »Nairushire«, der mistede Klyverbommen.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havvarier og Totalforlis i August Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 616 Havvarier, deraf 479 Dampskibe og 137 Sejlskibe imod 473 i samme

Maaned 1906. Aarsagerne har været: Stranding 157, Sammenstød 215, Anløbning af Nodhavn 45, Maskinskade 64, beskadiget af Is 3, af Ild 36, af haardt Vejr 65, forskellige Aarsager 27, sunket 2, forladt 2. Ialt 61 Skibe er anmeldt som totalt forlist med 48 samme Maaned 1906, deraf 21 Dampskibe og 40 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 37, Sammenstød 6, Maskinskade 1, Ild 3, forsvundet 4, kændret 1, sunket 3, forladt 2, Kordemnation 4.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEWYORK STÈMPFARR. VANIA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 23. Oktbr.) Adolph Auderseu, Schubert, ank. Riga 22. ds. herfra. — Alexandra, Rabe, afg. Boston 19. ds. hertil. — Algarve, Borries, afg. herfra 19. ds. til St. Petersburg. — Anglo Dane, Wieceke, p. Brunsbüttel 21. ds. hertil. — A. N. Hansen, Panske, afg. Konstantinopel 21. ds. til Smyrna. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 19. ds. fra St. Petersburg. — Arkansas, Jacobsen, afg. herfra 15. ds. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, afg. Messina 17. ds. hertil. — Axelhuus, Soeber, ank. hertil 21. ds. fra Libau. — Baron Stjernblad, Koføed, afg. London 19. ds. til N. Sundby & Kjøbenhavn. — Beira, Lunge, ank. Kotka 21. ds. fra St. Petersburg. — Chr. Broberg, Nielsen, p. Dartmouth 21. ds. hertil. — Christian IX, Holm, p. Ouessant 21. ds. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Malaga 19. ds. fra Denia. — Douro, Mortensen, afg. Lissabon 17. ds. hertil. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 19. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, afg. Pillau 20. ds. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 13. ds. fra Finland. — Georgios I, Sørensen, p. Brunsbüttel 21. ds. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 20. ds. til New York. — Hengest, Harder, ank. Antwerpen 14. ds. herfra. — Hjelm, afg. Stækholm 21. ds. til Norrkøping. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 17. ds. fra Oueglia. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 20. ds. fra Aarhus. — Kasan, Hansen, ank. Libau 21. ds. herfra. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 18. ds. til New York. — Kiew, Jørgensen, p. Ouessant 14. ds. til Cotte. — Kursk, Gommesen, ank. Rouen 15. ds. fra Riga. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 20. ds. fra Hull. — Louise, Kruse, ank. Riga 19. ds. ds. fra St. Petersburg. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 12. ds. hertil. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Kristiania 12. ds. til Boston. — Mersø, Oest-Jacobsen, afg. Norrkøping 20. ds. hertil. — Moskow, Meldahl, ank. St. Petersburg 26. ds. herfra. — Nicolai III, Kaacs, ank. hertil 19. ds. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ank. hertil 19. ds. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ank. 21. ds. til Reval. — Nordjylland, afg. herfra 20. ds. til St. Petersburg. — Omsk, Jønsen, ank. Hull 17. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 15. ds. fra Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. London 20. ds. herfra. — Pregel, Olsen, afg. Grimsby 20. ds. til Antwerpen. — Ribehuus, Bonnelykke, ank. hertil 21. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, afg. Buenos Aires 4. ds. til Las Palmas. — Thyra, Mikkelsen, ank. Antwerpen 21. ds. fra Libau. — Tiber, Gøthardt, afg. herfra 21. ds. til St. Louis. — Tyr, Thaning, ank. hertil 21. ds. fra Windau. — United States, Wulff, ank. Kristiania 22. ds. fra Kristiansand. — Valdemar, Johnsen, afg. Riga 19. ds. til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Antwerpen 11. ds. fra Riga. — Viking, Meyer, p. Dartmouth 19. ds. hertil. — Ceres, Gud, afg. Reykjavik 15. ds. til Østlandet. — Esbjerg, Strufve, afg. Reykjavik 21. ds. hertil direkte. — Holar, Swau, ank. Akureyri 19. ds.

fra Seydisfjord. — Laura, Ansberg, ank. Leith 16. ds. til Island. — Skalholt, Larsen, ank. Øfjord 17. ds. fra Reykjavik. — Tjalcur, Rothe, ank. Thorshavn 14. ds. fra Leith. — Vesta, Gottfredsen, afg. Leith 19. ds. til Island.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Uleåborg 13. ds. — Michael Ontchoukoff, Harhoc, afg. Kronstadt 20. ds. til London. Generalkonsul Pallisen, Knudsen, ank. Dunkerque 20. ds. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Calais 13. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Sunderland 19. ds. til Swinemünde. — Excellence Pleske, Christensen, ank. Sunderland 15. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. St. Petersburg 14. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Kronstadt 20. ds. til Hull. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. St. Petersburg 12. ds. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 19. ds. til Aarhus. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 18. ds. til Ghent.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Boston 21. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 20. ds. — Hamlet, Reese, ank. Kiel 19. ds. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 20. ds. — Rolf, Olsen, ank. Grimsby 14. ds. — Niels R. Finsen, Matthiesen, ank. Grimsby 9. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Esbjerg 20. ds. — Nancy, Nielsen, ank. Esbjerg 20. ds. — Nautik, Nielsen, ank. Middlesbro 18. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Grimsby 12. ds. — Nexos, Basse, passeret Beachy Head 18. ds. til Kalundborg. — Fylla, Christensen, ank. Grimsby 6. ds. — Gerda, Iversen, ank. Marseille 19. ds. — Hebe, Pedersen, afg. Fleasborg 19. ds. til Riga. — Cito, Thøgersen, ank. Grimsby 21. ds. — Napoli, Brinch, ank. Alloa 18. ds. — Bodil, Larsen, ank. Esbjerg 19. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. Holmsund 21. ds. — Nerma, Nielsen, ank. Kotka 21. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Alloa 18. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Blyth 18. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. St. Petersburg 14. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, afg. Methil 18. ds. — Urania, Clausen, ank. Hull 21. ds. — Svend, Petersen, ank. Aarhus 22. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Rotterdam 11. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kiel 14. ds. — Engeland, Andersen, ank. Königsberg 21. ds. — Holland, Poulsen, ank. Grangemouth 20. ds. — Rusland, Madsen, ank. Ostende 21. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Sunderland 19. ds. til Kronstadt. — London, Bom, afg. Stettin 19. ds. til Harparanda. — Paris, Tholander, afg. Methil 18. ds. til Pillau.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. St. Petersburg 22. ds. til London. Wien, Brink, ank. Riga 21. ds. — Roma, Schmidt, ank. Grangemouth 21. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. Yxpila 22. ds. — Sigurd, Petersen, ank. Honfleur 18. ds. — L. H. Carl, Stabell, ank. Blyth 14. ds. — Erik II, Malneke, ank. Tyne Dock 17. ds. —

Volmer, Jørgensen, ank. Grangemouth 22. ds. — Dan, Peterseu, ank. Sharpness 18. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. Calais 9. ds. — Knud II, Meyer, afg. Trångsund 15. ds. — Danmark, Kræmer, afg. Stettin 22. ds. — Ragnar, Holst, ank. Calais 5. ds. — Skjold, Mathiesen, afg. Riga 17. ds. — Halfdan, Hansen, ank. Sunderland 22. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. Chantenay 6. ds. — Svend II, Jensen, ank. Calais 16. ds. — Harald, Schmidt, ank. Bordeaux 11. ds. — Magnus, Hveysel, ank. Lübeck 22. ds. — Ivar, Juul-Larsen, ank. Repola 16. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. Borgå 16. ds. — Vagn, Malneke, afg. Swansea 20. ds. — Ulf, Drescher, ank. Neufahrwasser 19. ds. — Leif, Huus, ank. Calais 15. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Antwerpen 16. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, afg. St. Petersburg 16. ds. — Fredensborg, Hartmann, ank. West Hartlepool 12. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Livorno 21. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kronstadt 20. ds. — Kronborg, Jensen, ank. London 21. ds. — Rosenborg, Schultz, afg. Aarhus 19. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Oran 21. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. West Hartlepool 17. ds. — Søborg, Hansen, afg. Kjøbenhavn 21. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Wiborg 20. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Riga 21. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Stettin 20. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Archangel 8. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Sunderland 21. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. St. Petersburg 17. ds. — Ulfborg, Albertsen, ank. Newcastle 20. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Kotka 20. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. Jacobstad 13. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. Burntisland 18. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Ghent 20. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Nordaling 17. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Flensborg 19. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Riga 18. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Newcastle 18. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. West Hartlepool 21. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, ank. Antwerpen 24. Septbr. — St. Lucia, de Fine Licht, afg. Suez 16. ds. — Indien, Berg, afg. Kobe 19. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. Tjilatjap 13. ds. — Cathey, Jensen, afg. Marseille 20. ds. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Kjøbenhavn 21. ds. — Birma, Prah, ank. Port Said 20. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Trinidad 17. ds. — St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 11. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. Rotterdam 21. ds.

Æra. Emanuel, Hansen, ank. Plymouth 18. ds. — Enigheden, Jensen, ank. Skeleffø 18. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kongsborg 19. ds. til London. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 19. ds. — Agnete, Petersen, ank. Wismar 19. ds. — Hermia, Hansen, ank. Svendborg 20. ds. — Alice, Schultz, ank. Boness 21. ds. — Sjælland, Sonnielsen, ank. Korsør 19. ds. — Bornholm, Abrahamson, afg. Kiel 19. ds. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, ank. Kiel 21. ds.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Munksund 20. ds. — N. F. Hoffding, Møller, afg. Kiel 19. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Nykjøbing F. 19. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Kjøbenhavn 18. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Tyne 21. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, passeret Dungeness 21. ds. vestg. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 19. ds. — G. Køch, Jørgensen, ank. Munksund 20. ds. — Hans Tavsén, Klaborg, ank. Sharpness 18. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Plymouth 21. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. Tyne Dock 19. ds. — Clara, Magleby, ank. Grimsby 13. ds. — Kai, Kurtzbaal, ank. Kiel 16. ds. — Erik, Poulsen, afg. Burntisland 18. ds. til Eckerforde. — Axel, Christensen, afg. Kemi 16. ds. til Plymouth. — Josey, Damm, afg. Hull 20. ds. til Stettin. — Hugo, Steen, ank. Garston 22. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Skeleffø 15. ds. til Cherbourg. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. Wiborg 17. ds. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. Leith 20. ds. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. Abo 21. ds. — Angantyr, Holm, ank. Bremen 14. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Kotka 18. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Grangemouth 21. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. Frederikshavn 19. ds. — Absalon, Grau, ank. Norrkøping 17. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. Wartsala 18. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. West Hartlepool 21. ds. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 21. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Terneuzen 20. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Comp. Annette Furness, Larsen, ank. Hull 21. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Kjøbenhavn 21. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Boulogne 14. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Neder Kalix 19. ds. — Martha, Christensen,

ank. Neufahrwasser 22. ds. — Elna, Rathje, afg. Archangel 9. ds. — Therese, Larsen, afg. Archangel 18. ds. — Simon, Møller, ank. Rouen 21. ds. — Jeanne, Jørgensen, ank. Skeleffø 17. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Långrev 22. ds. — Vera, Riso, ank. Sundsvall 17. ds.

Jylland. Ebba, Meinertz, ank. St. Petersburg 22. ds. — Karen, Eriksen, ank. Tynen 22. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Terneuzen 21. ds. — Russia, Poulsen, ank. Methil 17. ds. — Normannia, Eriksen, afg. St. Petersburg 21. ds. til Rotterdam. — Livonia, Skov, ank. Stettin 20. ds.

Østersøen. Patria, Larsen, ank. Tynen 20. ds. — Gratia, Sørensen, ank. Kronstadt 17. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 19. ds. til West Hartlepool. — Gallia, Nielsen, ank. Stettin 22. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Frederikshavn 21. ds. — Sarmatia, Pedersen, afg. St. Petersburg 19. ds. til Rotterdam. — Katonia, Rasmussen, afg. London 22. ds. til Shields.

Inga. Flandria, Nielsen, afg. Skeleffø 19. ds. til Cherbourg. — Carbonia, Mathiasen, afg. London 23. ds. til Methil. — Estonia, Winckler, afg. Dunkerque 21. ds. til Burutisland.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Helsingør 20. ds. — Selandia, Treensegaard, afg. Methil 18. ds. til Kongsborg. — Secalin, Jensen, ank. Nizza 17. ds. — Frumentia, Andersen, ank. Hudiksvall 19. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, afg. Methil 12. ds. til Aalborg. — Jens Bang, Kusk-Jensen, ank. Ghent 17. ds. — Margrethe, Lund, ank. Methil 18. ds. — Henning, Clemmensen, ank. Methil 22. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. St. Petersburg 23. ds. til Rotterdam. — Allan, Nielsen, afg. Boness 22. ds. til Aarhus.

Frem. Austa, Bagger, ank. Himaugo 21. ds. — Vera, Thing, afg. Libau 19. ds. til Rotterdam. — Freja, Nielsen, afg. Abo 22. ds. til Helsingfors. — Hertha, Rasmussen, afg. Nakskov 22. ds. til Kjøbenhavn.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Wirde, ank. Soderhamn 19. ds. — Tor, Hørstedt, afg. Nakskov 21. ds. til Kjøbenhavn.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Haueh, afg. Sikeå 22. ds. til Hudiksvall. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Grimsby 19. ds. til Dahlsbruck. — Ove Gjædde, Jans, ank. Kjøbenhavn 21. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stockholm 17. ds. — Edison, Sørensen, ank. Kronstadt 15. ds. — Fulton, Jørgensen, afg. Grimsby 18. Oktbr. til Landskrona.

Sejlskibe.

Esbjerg. Urda, Jacobsen, afg. Labrador 2. ds. til Genua. — Inga, Pedersen, afg. Labrador 30. Septbr. til Gibraltar f. O. — Ætina, Andersen, ank. Husum 21. ds. — Ella, Storiu, ank. Lemvig 18. ds.

Rønne. Hans Peter, Westh, ank. Nordborg 13. ds. — John Hintze, Jacobsen, ank. Colberg 13. ds. — Kastor, Klausen, ank. Solvitsberg 14. ds. — Herman Olsen, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 14. ds. — Næstved, Hermansen, ank. Stolpe-münde 14. ds. — Sigurd, Hansen, ank. Karlskrona 16. ds. — Clara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 15. ds. — Erik, Sonne, ank. Cæn 15. ds. — Neptun, Koller, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Gudmund, Bech, ank. Kristiania 14. ds.

Svendborg. Roska, Petersen, ank. Helsingfors 14. ds. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Boston 14. ds. — H. I. Jensen, Larsen, ank. Valoren 14. ds. — Clytia, Nielsen, ank. Dieppe 14. ds. — Brodrene, Jørgensen, ank. Boston 13. ds. — Ruth, Falentiu, ank. Dieppe 14. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. Rostock 15. ds. — Gefion, Rasmussen, ank. Frederikshald 16. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. Nakskov 14. ds. — Gæa, Petersen, ank. Hasle 16. ds. — Union, Olsen, ank. Tønsberg 16. ds. — Røssing, Larsen, ank. Sundsvall 16. ds. — Venus, Jensen, ank. Stolpe-münde 16. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Norrkøping 15. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. Kotka 16. ds. — Maagen, Jensen, ank. Kotka 16. ds. — Ane, Jørgensen, ank. Fowey 16. ds. — Hans Bitlev, Christensen, ank. Kongsborg 15. ds. — Rota, Nielsen, ank. Frederikshavn 17. ds. — Urda, Pilegaard, ank. Holmestrand 16. ds. — Kamma, Fisker, ank. Riga 16. ds. — Laura, Petersen, ank. Kongsborg 16. ds. — Alfrida, Hansen, ank. Methil 17. ds. — Hertha, Hansen, ank. Leith 17. ds. — Ivar Hvidt-feldt, Henriksen, ank. Rudkjøbing 17. ds. — Peter, Jørgensen, ank. Korsør 18. ds. — Hans Emil, ank. Gibraltar 17. ds. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Boston 17. ds. — K. P. Pedersen, Andersen, ank. Kristiania 18. ds. — Psyche, Nielsen, ank. Blyth 18. ds. — Lilly, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 19. ds. — Alma, Hansen, ank. Kolding 20. ds. — Najaden, Rasmussen, ank. Frederikshavn 20. ds. — Delos, Andersen, ank. Solvesborg 21. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Porsgrund 21. ds. — Aalborg, Clemmensen, ank. Aalborg 20. ds. — Haabet, Andreasen, ank. Kotka 21. ds. — Leif, Andersen, ank. Dunkerque 19. ds. — Elise, Andreasen, ank. Stege 19. ds.

Æro. Niels, Caspersen, ank. Fowey 15. ds. — Albertha, Kromann, ank. Amble 14. ds. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 15. ds. — Zephyr, Thjellesen, ank. Haudvig 14. ds. — Hydra, Christensen, afg. Dieppe 13. ds. til Warberg. — Merkur, Friis, ank. Nederkalix 14. ds. — Aerial, Christensen, ank. Benodet 15. ds. — Ami, Christensen, ank. Lübeck 16. ds. — Svip, Jensen, ank. Pillau 16. ds. — Albertine, Madsen, ank. Langesund 16. ds. — Dana, Pedersen, ank. Leith 16. ds. — Alfa, Rasmussen, ank. Hamburg 16. ds. — Juliana, Christensen, ank. Naples Pil 16. ds. — Debora, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Aalborg 17. ds. — I. Koefoed, Andersen, ank. Warnemünde 16. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Sundsvall 17. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. Geilo 16. ds. — Maagen, Mortensen, afg. Gibraltar 16. ds. til Pakras. — Genius, Bastrup, ank. Hudiksvall 17. ds. — Apollo, Albertsen, ank. Kristiansand 17. ds. — Herkules, Bager, ank. Danzig 17. ds. — Amalia, Auersø, ank. Swinemünde 17. ds. — Eos, Christensen, afg. Swansea 13. ds. til Fredericia. — Valkyrien, Weber, ank. Lovisa 16. ds. — Mette, Andersen, ank. Wiborg 17. ds. — Rotha, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 17. ds. — Alta, Albertsen, ank. Pillau 18. ds. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. Pillau 17. ds. — Malfridur, Hansen, ank. Orth 18. ds. — Skandia, Hay, ank. Odense 17. ds. — Theodor, Andersen, ank. Marstal 18. ds. — Hydra, Christensen, ank. Warberg 18. ds. — Rolf, Christensen, ank. Cardiff Red 19. ds. — Harris, Torsteinson, er afg. fra Fogo til Gibraltar for Ordre. — Hertha passerede 17. ds. Dungeness. — Laura, Jensen, ank. Tvillinge N F 17. ds. — Peter, Ohlsen, ank. Pillau 19. ds. — Freden, Andersen, ank. Göteborg 19. ds. — Dronning Louisa, Lauritzen, ank. Kjøbenhavns Red 19. ds. — Nauta, Starke, ank. Gibraltar 20. ds. — Johanne, Østermann, ank. Nykjøbing S 20. ds. — Ansgar, Jørgensen, ank. Göteborg 20. ds. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Hernesand 20. ds. — Bertha, Carlsen, ank. Pillau 19. ds. — Astraa, Rasmussen, ank. Hundsted 19. ds. — Gemma, Hansen, afg. 29. Septbr. fra Indian Tickle (Labrador) til Genua. — Kathinka, Olsen, ank. Gele 19. ds. — Arictis, Andersen, ank. Grimstad 20. ds. — Ophelia, Clausen, afg. 30. Septbr. fra Labrador til Gibraltar. — Smart, Christensen, ank. Kembridge 21. ds. — Mars, Stegmann, ank. Aarhus 19. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Da Guisttelegrafapparaterne nu er i Orden, vises Stormvarselssignaler altes fra Fyrskibene »Horus-Rey« og »Vyl«.

Kattegat. Tangen V. En grøn Vrag-Lystønde, der hver 15 Sek. viser grønt Et-Blink, er udlagt $\frac{2}{3}$ Kbl. V. for den V. for Tangen sunkne Muddermaskine.

Ostindiefarer-Grund NV. Et Vrag ligger sunket 10 Kml. NV. for Lystønden ved Ostindiefarer-Grund. To Master er 4 Fod over Vandet.

Store-Bælt. Langelands-Bælt. Resterne af Vraget af Skonnereten »Marie«, der laa c. 5 Kml. N. 8° Ø. fra Albuca Fyrtaarn, er borttaget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Karlskrona. Esten. Kløkketønden ved Esten er midlertidig ombyttet med en rød og sort Vager uden Topbetegnelse.

Pampusfjæden. Lösingskær. Lösingskær Fyr, 3 Kbl. V. for Fyr Nr. 1, bibeholdes, men skal vise grønt og hvidt vekslende Lys.

Rusland. Riga Bugt. Laidunin. Paa Pynten Laidunin, Øsel S.-Kyst, er tændt et Lyfyr, der hver 10 Sek. viser Fire-Lys. Fyrapparat af 3die Orden. Rundt Fyrtaarn ved Fyrpasserbolig. 58° 22', N. Br. 23° 4', Ø. Lgd.

Øsel V.-Kyst. Fyrskibet »Saritschev« er midlertidig iuddraget paa Grund af Havari. 58° 17' N. Br. 21° 20', Ø. Lgd.

Windau. Et kænret Vrag ligger i 8 Fv. Vand fast for sine Ankre og afbrækkede Master $1\frac{1}{4}$ Kml. S. 77° V. fra Windau S.-lige Mølehed. Vraget er afmærket med et rødt Flag.

Tyskland. Zoppot. Den sorte og hvide Deviations-Tønde ved Zoppot er flyttet N. efter og ligger nu fra St. Marie Kirke i Danzig i N. 6 $\frac{1}{2}$ ' V. og fra Varmbad-Taarnet i Zoppot i N. 72° Ø., 2, Kml.

Stahlbrode. Paa det S.-lige Mølehed ved den ny Fiskerihavn ved Stahlbrode, SØ. for Stralsund, er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra

N. 40° V. gennem N., Ø. og S. til S. 3° V. Flammens Højde: 13 Fod. Synsvidden: 2, Kml. Brændetid: 15de September til 1ste April, naar Havnen er isfri. 54° 14', N. Br. 13° 17', Ø. Lgd.

Gellen. Den røde og sorte Anduvningstønde Gellen er flyttet længere udad paa 54° 30' 54" N. Br. 13° 3' 12" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Store Middelgrund. Lystønden ved Store Middelgrund er atter udlagt.

Sverig. Knippenholmen, Buskär og Gefveskär. Knippenholmen Fyr er nu forandret til et hurtigbliukende Fyr. Lyset er grønt N. for N. 80° Ø., hvidt fra N. 80° Ø. gennem Ø. til S. 58° Ø., rødt fra S. 58° Ø. til S. 37° Ø., hvidt fra S. 37° Ø. gennem S. til S. 83° V., rødt fra S. 83° V. gennem V. og NV. efter. Linseapparat af 4de Orden.

Buskär og Gefveskär Fyr er forstærket.

Göteborg Skærgaard. I Göteborg Skærgaard, inden for Vinga, er følgende Grunde fundet: En 11 Fods Grund SV. for Limbåden, 57° 38' 28" N. Br. 11° 39' 3" Ø. Lgd. En 23 Fods Grund N. for Buskär, 57° 38' 34" N. Br. 11° 40' 36" Ø. Lgd. En 21 Fods Grund SØ. for Gallskär, 57° 39' 20" N. Br. 11° 38' 55" Ø. Lgd. En 15 Fods Grund S. for Tannskär, 57° 39' 27" N. Br. 11° 39' 33" Ø. Lgd. Göta-Ålf. Mellem Kungälf og Göteborg er de to grønne, faste Fyr tændt paa Duc d'Alber V. for Farvandet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Falsches Tief. Den sorte Spidstønde 9 i Falsches Tief er nu mærket »F T 9« og har Stage med Kegle med Spidsen nedad, om Vinteren Kost. 53° 56', N. Br. 8° 40', Ø. Lgd.

Kugelhake. Mittelgrund. I Farvandet S. for Mittelgrund er Dybden afget. Den Ø.-lige Tønde med Kors er derfor flyttet og ligger nu i 32 Fod Vand, paa 53° 55' 46" N. Br. 8° 40' 6" Ø. Lgd.

Steindeich Elsfleth. Bielenberg. Den 1ste November 1907 tændes Bielenberg Fyr, tæt inden for Diget. Det viser Lys med To-Formorkelser hver 9 Sek., Lys 2 Sek., Morke 1 Sek., Lys 5 Sek., Morke 1 Sek. Flammens Højde: 43 Fod. Synsvidden: $\frac{8}{2}$, 6 og 5 Kml. henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Lyset er grønt fra S. 2 $\frac{1}{2}$ ' Ø. gennem S. til S. 48° V., hvidt fra S. 48° V. til S. 67° V., rødt fra S. 67° V. gennem V. til N. 72° V. Firkantet, hvidt, 51 Fod højt Taarn ved Fyrpasserbolig med rødt Tag. 53° 45' 9" N. Br. 9° 26' 15" Ø. Lgd.

Steindeich Elsfleth Fyr forandres til et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 66° Ø. til S. 39 $\frac{1}{2}$ ' Ø., hvidt Lys fra S. 39 $\frac{1}{2}$ ' Ø. til S. 22° Ø., rødt Lys fra S. 22° Ø. til S. 1° Ø., hvidt Lys fra S. 1° Ø. gennem S. og V. til N. 65 $\frac{1}{2}$ ' V., rødt Lys fra N. 65 $\frac{1}{2}$ ' V. til N. 49° V. Flammens Højde: 42 Fod. Synsvidden: $\frac{9}{2}$, $\frac{6}{2}$ og $\frac{5}{2}$ Kml. henholdsvis for hvidt, rødt og grønt Lys. Hvid, 22 Fod højt Fyrbaake. 53° 44' 3" N. Br. 9° 27' 43" Ø. Lgd.

Mittelgrund ved Krautsand. En Evert er sunket ved den øvre Ende af Mittelgrund. En Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse er i 6 Fod Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. NNØ. for Vraget. 53° 46' 56" N. Br. 9° 22' 48" Ø. Lgd.

Blankenese. Lægteren »Johanna Kiehn« er sunket $\frac{1}{4}$ Kbl. S. for Ydeenden af den anden Hofde neden for Blankenese Landingsbro. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt tæt S. for Vraget. Det giver Taagesignal med Klokke. Der er 12 à 13 Fod Vand over Vraget.

Fyrskibene »Norderney«, »Weser« og »Aussen Jade«. Fyrskibet »Norderney« giver nu Undervands Taagesignal saaledes: Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause 14 Sek.

Naar passerende Dampskibe i klart Vejr hejser et hvidt Flag, hvori en stor, gul Klokke, sætter Fyrskibene »Norderney«, »Weser« og »Aussenjade« til Forsøg deres Undervands Taagesignaler i Virksomhed, hvilket de tilkendegiver ved at hejse Svarstænderen og derefter saame Flag.

Ems. Hubertgat. I Hubertgat er Tønde H 5 ombyttet med en Lystønde, der viser rødt To-Blink, Blink 1 Sek. à $1\frac{1}{2}$ Sek., Morke 2 Sek. à $1\frac{1}{2}$ Sek., Blink 1 Sek. à $1\frac{1}{2}$ Sek., Morke $4\frac{1}{2}$ Sek. à 4 Sek. 53° 35' 27" N. Br. 6° 31' 55" Ø. Lgd.

Den røde Vager H E, med H som Topbetegnelse, Middeltønden er iredraget.

Holland. Zuiderzee. Malzwin. I Malzwin er der i Linien mellom den rød og sort stribede Lystønde, som er flyttet lidt, og Stump-tønde Nr. 4 fundet en mindste Dybde af 18 $\frac{1}{2}$ Fod.

Schelde. Schaar van Waarde. I Schaar van Waarde Ø.-lige Indløb er Løbet mellem Platen van Valkenisse og Plaant van Saeftinge upaalideligt, saa det maa besjæles med den største Forsigtighed. Ø. for Spidstønde Nr. 5 er Afmærkningen ogsaa upaalidelig. 51° 23', N. Br. 4° 9', Ø. Lgd.

England. Themson. Longsands. To store, sorte Tønder er udlagt med en Kbl. Afstand fra hinanden $\frac{5}{8}$ Kml. S. 33° V. fra Fyrskibet »Tongue«. 51° 34' 25" N. Br. 1° 27' 20" Ø. Lgd.

Sheerness. Medway. Middle Sand. En Yacht ligger sunket paa Sheerness Middle Sand, 1, Kml. N. 50° Ø. fra Garrison Point Fyr. 51° 28' N. Br. 0° 47' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Skotland. Sound of Mull. Loch Sunart. Paa Klippen 2,2 Kml. N. 14° Ø. fra Runa Gal Fyr er der en mindste Dybde af 3¹/₂ Fv. Fuua Gal Fyr: 56° 38' N. Br. 6° 4' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Saint Nazaire. Det ny, S.-lige Indlog til Saint Nazaire Havn er aabnet og den største af de to Ø.-lige Sluser er lukket.

Foruden det tidligere røde, faste Fyr paa det ny Indløb V.-Moles Hoved er tændt et grønt, fast Fyr paa Hovedet af samme Indløb Ø.-Mole. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 4¹/₂ Kml. Hvidt Fyrtaarn. Dybden i Forhavnen er 19 Fod.

Noirmoutier. Chaussée des Boeufs. Den røde Klokketønde des Boeufs, nd for Ile Noirmoutier, er flyttet og ligger nu 10¹/₂ Kml. S. 61¹/₂° V. fra Noirmoutier Klokketaarn. 46° 55' 4" N. Br. 2° 28' 0" V. Lgd.

Afrika V.-Kyst. Princes Island. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Gareu Point, paa Princes Island. Flammens Højde: 112 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Jernbaake paa Taget af et lille, graat Hus. 1° 37' 30" N. Br. 7° 27' 20" Ø. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Yarmouth. Lurcher Shoal. Fyrskibet »Lurcher Shoal« er midlertidig inddraget for at efterses.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Island. Nantucket Harbor. Fyret paa Ø.-Molen, som udgaar fra Nantucket Island N.-Kyst, er flyttet 1¹/₂ Kbl. N. hen til Yderenden af Ø.-Bølgebryderen, fra Brant Point Fyr i N. 20¹/₂° V., og fra Nantucket Cliff forreste Ledetaarn i N. 14¹/₂° Ø.

Buzzards Bay. Wareham Harbor. Ved Indløbet til Wareham Harbor er følgende Baaker anbragt fra 1ste Juni til 31te Oktober:

Dempeys Rock Baake, en rød Stage med rød Tønde i 4 Fod Vand, fra Wings Neck Fyr i N. 9¹/₂° V., og fra Bird Island Fyr i N. 39° Ø.

Little Bird Baake, en rød Stage med rød Tønde, hvor der med Lavvande er tørt, fra Wings Neck Fyr i N. 34¹/₂° V., og fra Bird Island Fyr i N. 20¹/₂° Ø.

Minots Baake, en rød Stage med rød Tønde, i 4 Fod Vand, fra Little Bird Island i N. 46° V., og fra Bird Island Fyr i N. 7¹/₂° Ø.

Connecticut. Connecticut River. Den gravede Rende i Indløbet til Connecticut River er afmærket saaledes: Connecticut Entrance Spirtoende Nr. 2 i 12 Fod Vand, paa Løbets Ø.-Side, fra Saybrook (Lynde Point) Fyr i S. 9° Ø., og fra Saybrook Bølgebryder Fyr i N. 31¹/₂° Ø. Lynde Point Spirtoende Nr. 4 i 12 Fod Vand paa Løbets Ø.-Side, fra Saybrook Bølgebryder Fyr i N. 13¹/₂° Ø., og fra Saybrook Fyr i S. 44¹/₂° Ø. Lynde Point Spirtoende Nr. 1 i 12 Fod Vand, fra Saybrook Bølgebryder Fyr i N. 3¹/₂° Ø., og fra Saybrook Fyr i N. 76¹/₂° Ø.

New Jersey. Fyrskibet »Sandy Hook« Nr. 51 er atter ndlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 78 inddraget.

South Carolina. Winyah Bay. I Winyah Bay er følgende Ledefyr tændt:

Marsh Islands hvide, faste Ledefyr paa NØ.-Siden af Løbet i Forlængelsen af den forbi Marsh Islands gravede Rende, leder i Renden fra Mosquito Creek Fyr Nr. 1.

Forfyret vises fra en trekantet Baake, som staar i 8 Fod Vand, 1¹/₂ Kml. N. 25¹/₂° V. fra Mosquito Creek Fyr Nr. 1. Flammens Højde: 13 Fod. 33° 17' 9" N. Br. 79° 14' 43" V. Lgd.

Bagfyret vises fra en hvid, firkantet Baake, som staar i 4 Fod Vand, c. 8 Kbl. N. 27¹/₂° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 33 Fod. 33° 17' 51" N. Br. 79° 15' 9" V. Lgd.

Frazier Point hvide, faste Ledefyr, paa V.-Siden af Løbet lige over for Frazier Point, leder i Renden fra ontrent over for Marsh Islands forreste Ledefyr. Det hvide, faste Fyr Frazier Point Nr. 5 er Forfyr i Ledelinien. 33° 18' 10" N. Br. 79° 16' 47" V. Lgd.

Bagfyret vises fra en firkantet, hvid Baake, som staar i 6 Fod Vand, c. 4 Kbl. N. 61¹/₂° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 31 Fod. 33° 18' 21" N. Br. 79° 17' 18" V. Lgd.

Samtidig slukkes Marsh Islands Fyr Nr. 0, og Baaken borttages. 33° 17' 9" N. Br. 79° 14' 38" V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport Channel. Følgende Tønder ved Ø.-Siden af Løbet til Gulfport er inddraget: Outer Spirtoende Nr. 2, Middle Spirtoende Nr. 4 og Inner Spirtoende Nr. 6.

Louisiana. Mississippi River. Head of Passes og Cubits Gap Fyr. Ontrent den 1ste November 1907 forandres Taagesignalet med Klokke ved Head of Passes Fyr til at give Et-Slag hver 15 Sek. 29° 8' 34" N. Br. 89° 15' 5" V. Lgd.

Samtidig forandres Taagesignalet med Klokke ved Cubits Gap Fyr til at give Et-Slag hver 30 Sek. 29° 11' 37" N. Br. 89° 15' 54" V. Lgd.

Smaa Antiller. Barbados. Carlisle Bay. Det røde Fyr paa Adjutant-General's Værft i Carlisle Bay findes ikke. 13° 5', N. Br. 59° 36', V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien Ø.-Kyst. Otranto. Cala dell'Orso. I Cala dell'Orso ligger en 3 Fods Grund, Balena, 1¹/₂ Kbl. NV. for Bugtens S.-Pynt og ³/₄ Kbl. fra Land. Mellem Grunden og S. efter til Land ligger et Rev, Lo Sorello.

Porto di Cesenatico. Ø.-Molen ved Porto di Cesenatico er forlængt c. ¹/₂ Kbl. Indtil det hvide Fyr paa Molen kan flyttes til donnes ny Yderende, er der paa denne tændt et rødt, fast Fyr.

V.-Molen er under Forlængelse, paa dennes Yderende er tændt et midlertidigt, grønt, fast Fyr, der flyttes udad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem.

Østerrig-Ungarn. Kanal von Sebenico. Zlarin. Ved Zlarin Havn opføres en ¹/₂ Kbl. lang Havnedmuring ved Havnens Ø.-Side uden for Bølgebryderen. Havnen ma derfor besejles med Forsigtighed. 43° 42' N. Br. 15° 50' Ø. Lgd.

Istrien. Bank Marmi Grande. Paa Bank Marmi Grande er i 17 Fod Vand ndlagt en Tønde med Bullon, 6 Kbl. N. 27° V. fra Fyret paa Bank Marmi og i S. 87° V. fra Klippen Orlandiu. 45° 9', N. Br. 13° 33', Ø. Lgd.

Kanal von Morlaccas. Cirkvenica. I Cirkvenica forlænges Molen. En Pæl, hvorfra vises rødt Flag, om Natten en hvid Lanterne, er anbragt ved Forlængelsens Yderende, c. ¹/₂ Kbl. fra det nuværende Mellehoved. 45° 10', N. Br. 14° 41', Ø. Lgd.

Golf von Cattaro. Turka, Gjenovic og Meljine. Den 1ste Oktober 1907 forandres Turka Fyr til et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Gjenovic Fyr bliver rødt, fast. Flammens Højde: 17 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Det lyser fra N. 52° V., gennem V., S. og Ø. til N. 38° Ø. 42° 25', N. Br. 18° 36', Ø. Lgd. Meljine Dobbeltfyr slukkes og et rødt Dobbeltfyr tændes paa Zelenika Kajs SV.-Hjørne. Det lyser fra N. 45° V. gennem V. og S. til S. 45° Ø. Flammens Højde: 29 Fod og 15 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 26 Fod høj Baake.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. Oktober 1907. — Lodsnings under Bugsering. — Sø- og Handelsretsdomme. — Overrettsdom. — Navigationsvæsenets Ordning. — Matros-Certifikater. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
1 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		92	92 ¹ / ₄
Danmark.....		71	71 ¹ / ₂
Norden.....		91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₄
Kjøbenhavn.....	67	67	67 ¹ / ₄
Carl.....		89	90 ¹ / ₂
Dannebrog.....		86 ³ / ₄	87
Skjold.....	66 ³ / ₄	66 ¹ / ₂	67
Urania.....		52 ¹ / ₄	53
Union.....		72	72 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896.....		85 ³ / ₄	86
Højmdal.....		99 ¹ / ₂	101
Østasiatiske.....	128 ¹ / ₂	128 ¹ / ₄	128 ¹ / ₂
Østersøen.....	— ¹ / ₄	—	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		65	68
Dansk-russisk Dampsk.....		84 ¹ / ₄	84 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		98 ¹ / ₂	101
5 % Østasias. Komp.....		100	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kredit.....		84	85
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87 ¹ / ₄	89 ¹ / ₄
4 % — — 2. Serie.....		91 ¹ / ₂	92
4 % — — 1. —.....		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. —.....	87 ¹ / ₄	87	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. —.....		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —.....		91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. —.....		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....		146	146 ³ / ₄
Privatbank.....	118 ³ / ₄	118 ³ / ₄	119
Landmandsbank.....	129	129	129 ¹ / ₄
Handelsbank.....		133 ¹ / ₂	134
Grundejerbank.....	101 ³ / ₄	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.....		95	96
Sukkerfabr.....	169 ¹ / ₄	169 ¹ / ₄	169 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	140	139 ³ / ₄	140

Vekaelkurser d. 22. Oktober 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.30	18.25
Paris.....	72.90	—
Amsterdam.....	151.85	—
Wien.....	76.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Oktober 1907.

Russiske Noter.....	216.60
4 % Russiske Consols.....	75.25
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	68.10
5 % Mexikanske 1899.....	99.80
5 % Rumøenske Stats.....	99.90
4 % — — 1890.....	90.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 40,000, „Ny foren. Dampsk.“ 4,000, „Danmark“ 30,000, „Norden“ 52,000, „Dannebrog“ 22,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 18,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Heimdal“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 58,000, „Østas. Komp.“ 36,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver færende dansk Skibsfører samt enhver færende Styrmand, der opfylder de i Søværningsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 80 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, mellem 11—3.

Bestyrelsen.

Galease „Olga“,

drægtig 24 Reg.-Tons, godt og stærkt bygget, vel vedligeholdt i alle Maader, forsynet med 16 HK. Petroleumsmotor, er paa Grund af Ejerens Sygdom billig til Salg, naar Handel kan ske snart. Skibet er i fast Cementfart fra Aalborg.

Lysthavende bedes henvende sig til

C. P. Eisenreich, Lemvig.

Skibsfører Sigurdens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat



er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,

Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og

Sigurdens, Nordby, Fanø.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsproviantsforretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Nyhed!

Nautisk Almanak for 1908.

Udgivet af

J. A. D. Jensen

Navigationdirektor.

50 Øre.

Faas i Bogladerne.

G. E. C. Gad.

Ny lastångare

med maskin, om 125 ind. hkr. Laster 280 ton d. w. eller 90 standert på 10 fot fart 7 knop, finnes till salu. Vidare meddelar:

Thorskogs mek. Verkstad

pr. Lödöse, Sverige.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. 1 Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22.^o Telegram-Adresse: Copensure Telefon-Nr. 42

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÄNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinnsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsairen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodaer.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsring efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Beaerges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>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.</p>	<p>Skibaafgift</p> <p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsring:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning beaerges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads 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 Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14½ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15½ Fod, mellemste Havn 12½ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>38 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsring uforuden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udenfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejet bragt 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 besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørages af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen 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 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 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørages 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-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk Jærnbane langs Havnen

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange 15 Øre pr. Tende	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibeafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodden, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastprle: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lode benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B. R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 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, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Seen til Stige Lodsfrighed. Lodsvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærubanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærubanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærubanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodsvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærubanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Bidrag til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Forstædernes  **Brandfabriker**

Prima Rugbrød til Skibsproviantering.
Telefon 4922

Randers Rebslaeri, Randers
anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Naturlig Fløde! Paa ½ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL,
„Hvælvingen“ ved Nikolai Taarn.
Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5.50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9.50

Videreforsalere Rabat.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller. Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7282.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schov. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Foget benbrønde
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.
Varene bringes overalt.
Telf. 25.064.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg Tigr.: „Hansenco“
Cronstadt Tigr.: „Hansen“

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufverl förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibeagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmelld“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Færvhandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg,

Hern Redare och Befälhafvare

uppmånas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland
Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Chr. Holm
Skibshandel
Frederikshavn.

Bedete og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smithens,
St. Petersburg“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjenestemed Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riveralide Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

**„Wolverine“
Baade-Motorer**

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen),
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse
af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira, 3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283



Emaljen
paalægges varm — 1/16" tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for berrig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kelderne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Oktober 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Dampump
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600'x77'x24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Ter Dok 470'x66'x22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. Maskinfabr. H 1481. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Ptilal: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Otto Monsteds Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug
Holdbar Fortrinlig Kvalitet Smørfarvet
Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken
OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Aut. Forhyringsagenter, Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbodgade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23. Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplad 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser. Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Røbelbronce af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkærspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model. Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Tuborg
Porter

Kraftig, fyldig, velsmagende.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gemein
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst”.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning”

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensens Eff.
Sølvtorvet 4.
Telef. 25,016 y.
Uhre . . . Kikkerter

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørchjensen.”
Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

The Baltic and White Sea Conference.

2den Aarsberetning.

Det sidst forløbne Aar har for Konferencen været i høj Grad tilfredsstillende. Den indmeldte Tonnage, der d. 31. August 1906 beløb sig til 2,000,107 Tons Brutto, var d. 31. August d. A. naaet op til 2,357,689 Tons og viser saaledes en Forøgelse af 357,582 Tons.

Nedenstaaende Tabel viser Tonnagens Fordeling mellem de forskellige Lande:

	31. Aug. 1905	31. Aug. 1906	31. Aug. 1907
Storbritannien	91,465...	428,554...	580,689
Danmark	167,829...	421,617...	457,708
Norge	278,126...	413,702...	535,542
Tyskland	169,808...	254,106...	274,704
Sverige	128,866...	202,240...	203,006
Spanien	66,584...	125,740...	125,740
Holland	57,279...	56,141...	72,885
Frankrig	11,719...	43,534...	43,534
Finland		24,598...	24,598
Rusland	21,746...	18,070...	23,328
Belgien	3,631...	11,805...	15,975
	997,053...	2,000,107...	2,357,689

Medlemmernes Antal var d. 31. August 1907 271 og Antallet af indmeldte Dampere 1501.

Konferencens voksende Styrke er et sikkert Tegn paa dens Levedygtighed og viser klart, hvorledes Følelsen af Sammenhold stadig er i Tiltagen blandt Rederne. Organisationen har i den korte Tid den endnu har eksisteret formaaet at gennemføre betydelige Reforme til Fordel for Rederinteressener og er derigennem naaet frem til at blive det overalt anerkendte Organ for kontinentale og britiske Rederinteressener i Østersøen og Hvidehavet. Men hvor meget der end hidtil er naaet, saa er der dog stedse et stort Arbejde tilbage, og for at kunne gennemføre sit Program paakalder Konferencen samtlige interesserede Rederiers Støtte.

Den Østersøsesæson, som nu nærmer sig sin Slutning, burde — hedder det i Aarsberetningen — vise et godt Resultat for Rederne. Raterne var vel lave i Foraaret, men efterhaanden som Tiden er gaat, er Raterne steget, og i den sidste Halvdel af Sæsonen har Rederne ikke haft Vanskelighed ved at opnaa lønende Beskæftigelse. Den pludselige Stigning i Kulfragterne bidrog til at give Fortjeneste, medens paa den anden Side de dyre Bunkerkul endnu er en slem Faktor, som der maa regnes med ved det endelige Resultat. Strejker og til Dels de lange Ophold i enkelte af de engelske Havne har ogsaa bidraget til at trække Fortjenesten ned.

Strejkeklausuli Certepartier. Som et første Resultat af Arbejdet paa at tilvejebringe en brugbar Klausul af denne Art iremkom allerede et Udkast paa Mødet i Kjøbenhavn i April, og man har godt Haab om, at det, efter hvad der senere er sket i Sagen, virkelig vil lykkes at opnaa et Resultat, der vil være antageligt for saavel Befragtere som Redere.

Indførelsen af „Baltcon“-Certepartiet maa nu anses som almindelig. Der er endnu Underhandlinger i Gang med de interesserede Købmænd om at bringe „Baltcon“ til Anvendelse ogsaa for Rotterdam og Wales, og man haaber, at Underhandlingerne maa føre til, at „Baltcon“ bliver indført for næste Sæson.

Underhandlingerne om Fosfat-Certepartiet er nu kommet saa langt, at det snart kan forelægges Bestyrelsen til endelig Antagelse. En Reform, som Konferencen ogsaa arbejder paa at faa gennemført, er et

ensartet Tidscerteparti. Tilstanden med Hensyn til Stuvning i Sverige og Finland er endnu alt andet end tilfredsstillende. Konferencens Kontor har til Stadighed staaet i Rapport til Sveriges Rederiforeninger, som arbejder for at finde en Løsning af alle Spørgsmaal. Klareringsafgifterne i tyske Havne er nu bragt derhen, at ensartede Tarifer er indført i Memel, Königsberg, Pillau, Danzig, Neufahrwasser, Stettin, Swinemünde, Rostock og Wismar, mens der er Underhandlinger i Gang for de øvrige Havnes Vedkommende.

De fra Sekretariatet udsendte Cirkulærer har til Stadighed beskæftiget sig med de Tilfælde af uheldige Kutymer og lignende, som er bleven indberettet. Medlemmerne opfordres imidlertid indtrængende til at indsende Meddelelse om alt, hvad der maatte formodes at være af Interesse for Konferencen, idet dennes Arbejde netop herigennem faar en virksom Støtte.

Den Kamp, som Konferencen har rejst mod de spekulerende Mæglere, er drevet med usvækket Kraft, hvad den fremdeles vil blive. Hvis ikke de hidtil anvendte Forholdsregler viser sig virksomme nok, er man beredt til skrappere Midler.

The Documentary Committee, Schutzverein deutscher Rheder og Nordisk Skibsrederforening har atter i det forløbne Aar ydet en betydelig Hjælp til Gennemførelsen af Konferencens Program.

Konferencens Aarsregnskab balancerer med en Sum af £ 3,158.5.8.

Kjøbenhavn, d. 31. Oktober 1907.

Englands og Tysklands Lastelinie Bestemmelser. Hamburg, d. 25. Oktober. (Ritz. Bur.). Paa den Conference, som i disse Dage er afholdt her til Opnaelse af gensidig Anerkendelse af de tyske og engelske Bestemmelser om Lastelinier m. m., og til hvilken der er mødt 8 tyske og 8 engelske Delegerede, er der opnaaet fuldstændig Enighed. De ny Bestemmelser træder i Kraft for Skibe, hvis Køl lægges efter 1. Januar 1909, medens det overlades til fri Bestemmelse, om man vil anvende de ny Bestemmelser paa de gamle Skibe. Skibe, hvis Køl lægges før 1. Januar 1909, beholder de gamle Bestemmelser. Overenskomsten skal approberes af den tyske og den engelske Regering.

Esbjerg Havns Udvidelse. Ministeren for offentlige Arbejder har d. 21. ds. forelagt Folketinget Lovforslag om Esbjerg Havns Udvidelse, i Følge hvilket Ministeren bemyndiges til for Statskassens Regning at lade foretage en Udvidelse af Esbjerg Trafik- og Fiskerihavn.

Til Udvidelsen af Trafikhavnen kan anvendes indtil 4,246,000 Kr. og til Udvidelsen af Fiskerihavnen indtil 2,100,000 Kr.

I Finansaaret 1908—09 vil der til disse Foranstaltninger ialt kunne anvendes indtil 135,000 Kr.

Ministeren bemyndiges til, efter Reglerne i Forordning af 5. Marts 1845, for Staten at erhverve et c. 323,000 Kv.-Alen stort Areal ved Esbjerg Havn.

For at disse Foranstaltninger skal kunne komme til Udførelse, maa Esbjerg Byraad inden 3 Maanedere efter Lovens Ikrafttræden til Ministeren afgive Erklæring om, at Esbjerg Købstadkommune forpligter sig til at erstatte

Statskassen $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. af Udgifterne ved Havneudvidelsen, hvilket Beløb indbetales til Statskassen med $\frac{1}{15}$ aarlig i 15 paa hinanden følgende Finansaar, saaledes at det første Afdrag betaales inden d. 1. April 1912.

Der er af Vandbygningsdirektøren udarbejdet 3 ny Forslag udover de tidligere foreliggende. Da Ministeriet imidlertid stadig maa anse det for rettest, at Udvidelsen af Havnen sker mod Øst, er Forslaget baseret herpaa.

Norsk Sejlskibsrederforening har i Følge norske Blade fornylig afholdt sit første Aarsmøde. Af Aarsberetningen fremgik, at der i 1906 indmeldtes i Foreningen 161 Skibe paa tilsammen 74,245 Reg.-Tons. Heraf udgik i Aarets Løb ved Salg eller Forlis 14 Skibe paa 7,408 Tons. Foreningen tæller nu 243 Skibe paa tilsammen 133,367 Tons, tilhørende 107 Redere. Under Forbehold af, at 75 Procent af Norges Sejlskibstonnage slutter sig til Foreningen, er endvidere 75 Skibe paa 71,160 Tons villige til at slutte sig til Foreningen. I Kontingent er i 1906 indkommet 1,323 Kr. og i 1907 1,917 Kr. Det sidste Beløb er dog kun regnet til 12. Oktober. I Kontingent udestod da omkring 1,000 Kr.

Ved to Møder har Foreningen været repræsenteret af Konsul O. P. Olsen, Larvik, paa Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Møder i Kjøbenhavn til Behandling af fælles Minimalfragter. Under Behandlingen paa Aarsmødet bragtes disse mere i Overensstemmelse med Forbundets Fragter ved Nedsættelse af en Del.

Videre vedtoges et Forslag fra Bestyrelsen om Forandring i Lovene, hvorefter Foreningens Interesser kommer til at omfatte Sejlskibsfart paa alle Farvande.

Et Forslag til Ordlyd for Iscerteparti vedtoges med nogle mindre Ændringer.

Forbindelsen mellem Island og Norge. Kristiania, d. 20. Oktober. (Ritz. Bur.) Til „Norges Sjøfartstidende“ telegraferes fra Aalesund: Aalesund Handelsforening har henstillet til Regeringen at sørge for en Bevilling af 10,000 Kr. aarlig til Vestenfjældske Dampskibsselskab, for at dette Selskab kan sættes i Stand til at underholde en stadig Dampskibsroute mellem Vestnorge og Island, da det har vist sig, at Wathne-Ruten ikke kan tilfredsstille Behovet for Forbindelsen mellem Island og de romsalske Byer.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten fungerer i November Maaned:

Skibsfører *H. A. Boye*, Telefon 5592,

— *C. G. Clausen*, — 4815,

Skibsbygger *J. Theisen*. Kjøbenhavns Flydedok,

Maskinmester *J. V. Gjætting*, Sønderborggade 4².

Cunard Liniens Dampers „Lusitania“ ankom til Queenstown d. 24. ds. Kl. 9.30 Em. Overrejsen fra New York havde da varet 4 Dage 22 Timer 53 Minuter. Gennemsnitshastigheden har været 23,61 Knob mod 23,01 Knob ved forrige Rejse.

Dampers „Mauretania“ afgaar paa sin første Rejse fra Liverpool til New York d. 16. November. „Mauretania“ har 70,000 Hestekræfter og er 700 Tons større end „Lusitania“, idet den maaler 33,200 Tons.

Fra Boston, Lincolnshire skrives til os d. 25. ds.:

Kultørn og Lastning i Boston. For Skibe, som er sluttet saaledes, at Dagene først begynder at

dreje, naar Skibet har faaet Tørn ved Kulsprutten, er det en Umulighed at blive ekspederet, da nemlig saa godt som ingen Sejlskibe kommer til at laste ved Kulsprutterne, saalænge der findes Dampere for Lastning i Dokken. Dokkompagniet har dog indvilget i at laste Sejlskibene fra Vognene ved at skuffe Kullene om Bord mod at der erlægges en ekstra Betaling af 2 d. pr. Ton.

Da Kulafskiberne stadig har Dampere liggende, er Følgen den, at Sejlskibene, naar undtages de der har bestemte Dage stipuleret at laste i, bliver liggende uden at faa Tørn. Vi fraraader derfor paa det kraftigste de ærede Mæglere, der endnu har en Smule tilovers for Sejlskibene, samt Redere og Førere henholdsvis ikke at fremkomme med og ikke at slutte paa Certepartier, der ikke indeholder faste stipulerede Dage at laste i.

Ligeledes forekommer det os urimeligt, at de ærede Mæglere stadig benytter Afskibernes Certepartiform, som udelukkende tager Sigte paa disses Fordele.

R. M. Rasmussen, *H. E. Jørgensen*,
3-m. Skonnert „Hejmdal“ af Thurø. „Brødrene“.

J. M. Rasmussen,
„Ebenezer“.

Dødsfald. Efter længere Tids Sygdom er Skibsmægler Herman E. Boye af Marstal d. 26. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 62 Aar.

Firmaet fortsættes af den Afdødes Kompagnon'er, d'Hrr. Mæglere Albertsen og Kromann.

(Ærø Avis).

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned.

Uddrag af „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Luftrykket over Nordatlantehavet i November er omtrent som i Oktober, men Barometer-svingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November i Tiltagende. Det hyppigst forekommende Fænomen paa de store Damperruter til Nordamerika er østgaaende Depressioner, men foruden dette viser der sig ogsaa et andet, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis Optræden af Omraader med lavt Tryk, der med samt de omgivende stormende Vinde i flere Dage holder sig paa meget nær samme Sted. Saadanne Systemer forekommer mellem Kap Verde, Azorerne og Kanalen.

NØ. Passatens Nordgrænse og SØ. Passatens ækvatoreale Grænse har kun i ringe Grad ændret deres Beliggenhed, derimod er NØ. Passatens ækvatoreale Grænse trængt langt mod Syd, saa at SV. Monsunen næsten ikke berører de Sejlskibsruiter, der fører over Linien. — Omraader med over 5 pCt. Vindstille finder man, naar der ses bort fra det ækvatoreale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude paa Oceanet, i stor Afstand Sydvest for Azorerne.

Storme. En Tiltagen i Stormhyppigheden sporer man næsten overalt, men dog navnlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed (29,6 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Brd. og 40°—45° V. Lgd. Sydøst for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen naar Stormhyppigheden hist og her indtil 22 pCt.

Orkaner. Vestindiske Cyklonstorme forekommer kun yderst sjælden i November.

Taaagehyppigheden tager stadig af, særlig under den amerikanske Kyst, hvor der i November næppe forekommer 5 pCt. Øst og Sydøst for New Foundlands Bankerne ligger endnu en forholdsvis lille Strækning med 10 til 25, paa et enkelt Sted endog over 25 pCt. Taaage.

Is forekommer sædvanligvis meget sjælden i November paa de Breddegrader, hvor Trafikken i Almindelighed foregaar.

Ismeldingerne for i Aar gaar i det væsentlige ud paa, at der er set Is ud for og i Belle Isle Strædet, og indtil Navigationens Slutning (sidst i November) maa man altsaa her regne med Faren for Is.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Højden af Kap Hatteras end i Oktober, ligeledes synes den sydgaaende Labradorstrøm ved Øst-randen af Bankerne at tage af.

Nordækvatoraalstrømmen tager derimod betydelig til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Brd. til 6°—7° N. Brd. — dog er Forsætningerne deri som oftest ikke store.

Sejlskibsruiter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen for Sydgaaende, bør med østlig Viind og faldende Barometer holde meget imod Vest, fordi der da (se Lufttryk og Vindforhold) mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om.

Sejlskibsfartens fragtspekulerende Mæglere.

Naar Sejlskibsrederne i saa stærke Udtryk fordømmer den Fragtspekulation, som drives af visse Mæglere, som de gjorde paa Nordeuropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Aarsmøde i Kjøbenhavn d. 28. September i Aar, hvor følgende Resolution blev vedtaget:

„Generalforsamlingen udtaler i Anledning af det rejste Spørgsmaal sin alvorlige Misbilligelse mod de Mæglere, der modarbejder Sejlskibsredernes økonomiske Interesser, og opfordrer Repræsentantskabet til ved alle til dets Raadighed staaende lovlige Midler at søge fremdraget Navnene paa de paagældende Firmaer,“

da har de i denne Resolution tilkendegivet klart og utvetydigt, ikke alene at de er sig den økonomiske Fare bevidst, der ligger i Mæglernes Fragtspekulation, men ogsaa at de kender Midlerne derimod og tænker paa at bruge dem.

Forbundets Fremdragen af denne Sag er forstaaelig og betimelig; den er et af de Punkter, der har den største Interesse for Sejlskibsrederne, hvorfor den ogsaa er optaget paa Organisationens Program.

Sejlskibsrederne har haft rigelig Lejlighed til at iagttage, at visse Mæglerfirmaer ved at overtage Transporten af Lasterne for igen at udbyde dem, maaske endog til en lavere Rate, langt fra fremmede deres Interesser, men i høj Grad modvirkede dem.

Naar Rederne betaler en Mægler for at bringe en Fragtkontrakt i Orden, da er han berettiget til at forlange, at Mægleren forstaaer og opfatter sin Stilling som den i Virkeligheden er, nemlig en ret og slet Stilling som Mellemand mellem Røder og Befragter. Rederen maa bestemt fordrø, at Mægleren opfatter sin Stilling paa denne Maade og loyalt overholder den, thi denne Fordring er saa beskedent og ligetil, at Opfyldelsen deraf maa synes en Selvfølge.

De Mæglere, som ikke vil indse eller opfylde Redernes fuldt berettigede Krav i denne Henseende, men vedblivende modarbejder disses økonomiske Interesser ved samtidig at indtage Dobbeltstillingen som Mægler og Befragter, vil sikkert gøre vel i at betænke, hvor hensynsløs og ufornuftig en saadan Fremgangsmaade er overfor Skibsrederne. Hensynsløs, fordi Rederne er de betalende Kunder, og disse plejer man dog ikke i andre Forretningsbrancher at skade hverken direkte eller indirekte; ufornuftig, fordi Rederne ikke mangler Midler til at frigøre sig fra de Mæglere, som bevislig skader deres Interesser, thi jo stærkere og fastere Redernes Sammenlutninger er, desto lettere kan de opnaa at frigøre sig for de Kræftskader, der tærer paa Rederibedriften. Og naar Rederne betragter de Mæglere, der driver Fragtspekulation, som deres værste Fjender, saa har de vistnok Ret heri, og de vil sikkert ikke forsømme, hvor gyldige Beviser foreligger, at notere sig Navnene til Brug naar Lejlighed gives.

De Synspunkter, hvorunder de paagældende Mæglere ser den foreliggende Sag, er selvfølgelig ikke de samme som Redernes, men de er ligesaa kendte som uholdbare.

Hvis en Mægler mener, at det tjener hans egne Interesser bedst, naar han af Frygt for, at en Konkurrent ellers vil gøre det, overtager Transporten af Varer til en lav Rate, da kan han ikke vente, at Rederne skal godkende en saadan Fremgangsmaade. Nej, Rederne ser kun heri en „unfair“ Forretning, der er til Skade for deres Interesser. Naar tilmed Mægleren udbyder en saadan overtaget Fragt til en endnu lavere Rate og derved søger at skaffe sig en Ekstrafortjeneste, der rettelig bør tilkomme Rederen, hvor kan denne saa andet end se Skadedyr i den Slags Mæglere?

Nu hænder det ganske vist, men desværre ikke ofte nok, at disse Mæglere „brænder Fingrene“ og maa betale en Del af Raten af deres egen Lomme. I et saadant Tilfælde kan man jo nok — overfladisk set — mene, at det er ligegyldigt, hvem Rederen faar sine Penge af, men denne Betragtning er vildledende og stemmer ikke med de virkelige Forhold.

Der kommer her et Konkurrencespørgsmaal ind mellem vedkommende Importører paa Stedet, hvor den Ladning losses, for hvilken en Mægler har betalt en Del af Raten. Den Importør, der har haft et saadant Held, vil nemlig kunne sælge sine Varer billigere end Konkurrenterne, men dette bevirker igen, at disse er yderligere tvungen til at forsøge at holde Raterne nede, hvilket i alt Fald kun kan tjene til at influere paa Fragtmarkedet i en for Rederne uheldig Retning.

Men hvis vedkommende Importør selv havde maattet betale hele Raten, som Rederen fik, saa vilde et Konkurrenceforhold som det her paapegede ikke fremkomme; thi det er en Kæudsgerning, at det ikke saa meget er en rimelig Fragtførhøjelse, Befragteren er hange for, men meget mere det, at det skal lykkes hans Konkurrenter at befragte billigere Skibe.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 70/1907, afsagt d. 23. Oktober 1907. Købmand M. Christiansen i Vejle mod Dampskibsselskabet Norden.

S/S. „Nordhvalen“ ankom, efter at have losset en Del af sin Ladning (Bomuldsfrøer) i Kjøbenhavn, til Vejle d. 7. Marts d. A. om Aftenen med den til Citanten, Købmand M. Christiansen bestemte Restladning, c. 1,532 Tons Frøer i Sække, fordelt i Skibets 5 Lastrum. Underretning om Skibets Ankomst kom Citanten i Hænde d. 8. om Formiddagen ved 9 Tiden, og Citanten, der i Følge Overenskomst med Skibets Mægler havde

overtaget hele Losningen, paabegyndte straks denne efter dog at have truffet Aftale med Skibets Mægler om, at Liggedagene først skulde begynde at løbe Fredag d. 8. Kl. 1 Em., til hvilken Tid Losningen efter Konnossementets Bestemmelser skulde være paabegyndt.

Efter Konnossementets Bestemmelser skulde Ladningen modtages saa hurtigt, som Skibet kunde losse. Skibet havde 5 Luger, men ved hver af de 4 større Luger kunde arbejde 2 Hold samtidig, altsaa ialt 9 Hold. Da der laa flere andre Skibe under Losning i Havnen, og en Del af den stedlige Arbejdsstyrke saaledes var optaget, kunde de Indstævnte kun skaffe 6 Hold Arbejdere til Losningen, der tilendebragtes Tirsdag d. 12. Marts inden Kl. 12 Middag. Allerede Lørdag d. 9. Marts havde Skibets Fører meddelt Citanten, at Liggedagene efter hans Mening vilde være udløben samme Dags Aften, hvorfor han forandre Betaling eller Sikkerhedsstilling for Overliggedagspenge fra sidstnævnte Tidspunkt, hvilket Citanten nægtede at gaa ind paa. Til Sikkerhed for sit formentlige Krav paa Godtgørelse for $2\frac{1}{2}$ Overliggedag à £ 35.70.0, eller Kr. 646.90 pr. Dag lod derfor Skibets Fører tilbageholde og oplægge 200 Sække af Ladningen; heraf bortsolgte ved en af Skibet begæret Auktion 68 Sække for en samlet Sum, Omkostninger indbefattet, af Kr. 1,007.96, medens derefter de resterende 132 Sække tilbageleveredes Citanten.

Ved Stævning af 23. Juli har nu Citanten under Paaberaabelse af, at i Virkeligheden ingen Overliggedage var paaløben, paastaet det Indstævnte Dampskibsselskab Norden dømt til at betale de fornævnte Kr. 1,007.96 samt i Erstatning for Afsavn af de oplagte Varer, mistet Avance paa disse og tilføjet Tort og Skade endvidere 2,000 Kr. med Renter af Beløbene 6 pCt. p. a. og Sagens Omkostninger. Subsidiært har Citanten gjort gældende, at der i hvert Fald kun kan være paaløbet $\frac{1}{2}$ Overliggedag, og for dette Tilfælde paastaet sig tilkendt Restbeløbet foruden Erstatningssummen 2,000 Kr. De Indstævnte, der under den skriftlige Procedure kun fordrer Godtgørelse for 1 Overliggedag, har under den mundtlige Forhandling yderligere erkendt kun at have Krav paa Godtgørelse for $\frac{1}{2}$ Overliggedag med Kr. 323.45 og derfor paastaet sig frifunden mod at betale Netto-provenuet af Auktionen, som de har opgjort til Kr. 806.67 med Fradrag af de fornævnte Kr. 323.45, altsaa Kr. 483.22. De har derhos protesteret mod Citantens Rentepaastand og paastaet sig tilkendt Sagens Omkostninger.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Overliggedage er paaløben, er det oplyst, at Skibet her i Kjøbenhavn udlossede 3,117 Tons Frøskager, hvoraf 62,027 Pd. var beskadiget, og at de af nærværende Ret udmeldte Skønsmænd skønnede, at Skibet med de til dets Raadighed staaende Hjælpemidler kunde losse dette Parti i 5 Dage. Af det i Vejle udlossede knap halv saa store Parti var 28,126 Pd. beskadiget. Lossetiden for dette Parti skulde efter samme Beregningsnaade altsaa være $2\frac{1}{2}$ Dag, og nogle ved Afaderens Foranstaltning af Retten i Vejle udmeldte Skønsmænd har da ogsaa antaget, at Losningen kunde have været tilendebragt i denne Tid, saafremt der kunde have været skaffet tilstrækkelig Arbejdsstyrke til Skibets 5 Luger, saaledes at der var arbejdet med ialt 9 Hold.

Citanten har imidlertid gjort gældende, at det har været ham umuligt at skaffe Arbejdsstyrke til mere end 6 Hold, da en stor Del af Byens Arbejdsstyrke samtidig var optaget med Losning af to Dampere og flere Sejlskibe. I den i Vejle optagne Skønforretning hedder det ogsaa, at Losningen skønnes at være foregaaet „saa hurtigt som det efter hævrende Forhold er muligt“. Hertil vil der imidlertid ikke kunne tages noget Hensyn, da Risikoen ved ikke i Tide — fra Vejle eller andet Steds fra — at sikre sig den fornødne Arbejdsstyrke til Losningen maa falde paa Citanten. Der vil herefter tilkomme de Indstævnte Godtgørelse for $\frac{1}{2}$ Overliggedag med Kr. 323.45.

Hvad dernæst angaar Citantens Erstatningspaastand, maa der gives ham Medhold i, at „Nordhvalens“ Fører uberettiget har tilbageholdt et altfor stort Parti af Ladningen og deraf realiseret for et betydeligt større Beløb, end der tilkom ham. De Indstævnte maatte derfor være pligtige at erstatte Citanten det denne herved tilføjede Tab, men da intet som helst er oplyst under Sagen, der kunde tjene til Vejledning ved Bedømmelsen af Størrelsen af det Avancetab eller den anden Skade, som Citanten maatte have lidt ved den fra Skibets Side brugte Fremgangsmaade, maugler Retten det fornødne Grundlag for Erstatningens Fastsættelse.

Da der er afholdt Auktion over et langt større Parti end nødvendigt var til Dækning af de de Indstævnte rettelig tilkommende Liggedagspenge, og da Omkostningerne ved Auktion derfor maa antages betydeligt at overstige de Omkostninger, der vilde være paaløben, hvis der kun var forauktioneret et rimeligt Parti, findes de Indstævnte ikke at kunne forlange Dækning for alle de paaløbne Omkostninger; da nu Retten savner tilstrækkelige Momenter til Bedømmelsen af hvilket Beløb, der passende kunde forlanges refunderet, maa Følgen blive, at de Indstævnte maa betale Citanterne hele Auktionsprovenuet Kr. 1,007.96 med Fradrag af de fornævnte Kr. 323.45.

Af Beløbet vil der være at tilkende Citanterne Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato. Sagens Omkostninger hæves.

Dom i S. S. Nr. ⁶⁶/₁₉₀₇. afsagt d. 9. Oktober 1907. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for S/S. „Barbro“.

Onsdag d. 19. Juni d. A. Kl. 9,30 Aften grundstødte S/S. „Barbro“ af Kristiania, Kaptajn Ludvig Larsen, paa Rejse fra Cardiff til Kjøbenhavn med en Ladning Kul paa Møllegrundens Rev udfor Høganæs. Det var regntykt og diset, og Skibet løb fuld fart. Skibet, der maaler 876 Brutto og 416 Netto Register-Tons, og som er bygget i 1901 af Staal, laa før Grundstødningen $14\frac{1}{2}'$ for og $15'$ agter, det laa paa Grunden $13'$ for og agter. Vinden var sydvestlig, stiv Kuling med ikke ringe Søj omtrent tværs paa Skibet fra Styrbord. Som det senere viste sig ved Oplodning og Dykkerundersøgelse, hang Skibet paa Grunden med Midten paa en Længde af $90'$, medens Enderne var fri. Havbunden bestod af store Sten, og udfor Nr. 3 Lugen laa Skibet haardt an mod en Sten, som var $7'$ lang. Udfor Nr. 3 Lugen var der om Styrbord $12'$ Vand og om Bagbord $11'$. Da der ved Pejling viste sig Vand i flere af Tankene, og da Skibet laa og huggede, blev der sendt Raketter i Vejret for at tilkalde Hjælp, og da Vejret var ret uroligt, blev Baadene sat i Vandet i Læ af Skibet, saa at man kunde forlade Skibet, hvis dette, hvad man befrygtede, skulde brække over; Mandskabet — dog ikke Kaptajnen — gik i Baadene, men blev liggende langs Siden, indtil en Redningsbaad fra Land kom til Stede. Redningsbaaden satte en Del af Besætningen i Land, medens Resten senere, da man ikke længere frygtede nogen overhængende Fare, atter gik om Bord i „Barbro“. Ud paa Formiddagen løjede Vinden af, og Søen blev roligere.

Kl. $9\frac{1}{2}$ Form. d. 20. Juni ankom Damperen „Bien“ til Strandingsstedet, og denne Dampers Fører afsluttede Kontrakt med Kaptajn Larsen om, at Citanterne, Svitzers Bjergningsentreprise, skulde mod en af nærværende Ret fastsat Bjergeløn bjerge Skib og Ladning og bringe det til Kjøbenhavn.

Kl. $11\frac{1}{2}$ Fm. kom der Folk fra Land, med hvem Citanterne havde Kontrakt om, at de skulde assistere dem ved alle paa den paagældende Kyst forefaldende Bjergninger, og som straks begyndte at kaste Kul over Bord for at lette Skibet; henimod Kl. 12 ankom den Citanterne tilhørende Dykkerdampere „Kattegat“ til Strandingsstedet, hvorefter „Bien“ returnerede til Helsingør; „Kattegat“ satte sin Slæber om Bord i „Barbro“ og

begyndte Kl. 1 at slæbe, samtidig med at Mandskabet fra Land (80 Mand) vedblivende kastede Last over Bord.

Slæbningen fortsattes uafbrudt, indtil „Barbro“ kom flot Kl. c. 12 Midnat. Der var da ialt kastet c. 250 Tons Kul over Bord. Et Par Timer om Aftenen havde „Barbro“ arbejdet med egen Maskine for om muligt at faa Skibet flot inden Natten, men iøvrigt lod man Skibets Maskine være ubrugt af Hensyn til de store Sten paa Havbunden i Nærheden af Skibet.

Efter Flotbringelsen viste Rummene og Tankene i „Barbro“ sig ved Pejling at være tætte med Undtagelse af Nr. 1 Tank, som viste en ubetydelig Lækage — det Vand, der umiddelbart efter Grundstødningen fandtes i Tankene, var antagelig kommen derind gennem Ventilene — og „Barbro“ afgik derfor med egen Maskine til Kjøbenhavn, hvor „Kattegat“ Dykker om Morgenen d. 21. Juni undersøgte Bunden og fandt en Mængde Buler i Forskibet, navnlig en større 7' lang Bule ovenover Slingrekølen; en Mængde Nitnagler var løsnede, Slingrekølen var navnlig om Bagbord stærkt bøjet paa et længere Stykke, og Samlingen mellem Forstævn og Kølpladen havde aabnet sig.

„Barbro“ er takseret til en Værdi af 83,000 Kr. Ladningens Værdi er angivet til 10,626 Kr. og Fragtens til 3,516 Kr. „Kattegat“ maaler 250 Brutto Register-Tons, og dens Maskine indicerer 560 HK.

Under nærværende Sag har Citanterne nu paastaet de Indstævnte, Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet „Barbro“ tilpligtet at betale en passende Bjergeløn med Renter og Sagens Omkostninger.

Naar henses til „Barbros“ farlige Stilling paa en stenet Bund, udsat for Vind og Sø, til Styrken af Viuden, der ganske vist løjede noget af under Bjergningen, men som atter friskede op om Natten og, efter hvad der maa betragtes som oplyst, Dagen efter gik over til Storm, der vilde have umuliggjort eller dog vanskeliggjort Redningsarbejdet og muliggjort Damperen til Vrag, samt til den Betydning det derfor har haft, at Hjælpen kom saa hurtig — de Indstævnte har vel anket over Kystbjergernes Forhold til Citanterne og synes at støtte denne Anke paa en Antagelse om, at Kystbjergene ikke kom om Bord og begyndte Overbordkastingen saa hurtig som ønskeligt, men de har intet oplyst, der kan lade formode, at der i saa Henseende er udvist nogen Forsømmelighed — findes Bjergelønnen passende at kunne sættes til 15,000 Kr., men saaledes at Sagens Omkostninger hæves, som indbefattet i dette Beløb.

Dom i S. S. Nr. 85/1907, afsagt d. 9. Oktbr. 1907. Kaptajn Julian Lebbe som Fører af Damperen „Zoppat“ af Danzig mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet „Eva“ af Farsund.

Da Dampskibet „Eva“ d. 19. Juli 1907 Kl. 1 om Natten, paa Rejse fra Riga til Newcastle med en Ladning Træ, befandt sig c. 8 Kml. udfor Smygehuk i Skaane, fik den en Maskinskade, idet den forreste Krumtappind brækkede. Vejret var godt, og der var ingen Søgang, men da Maskinen betragtedes som ubrugelig, besluttedes det i et Skibsraad at tilkalde Assistance for at bringe Fartøjet i Havn. Der hejstes 2 røde Lanterner, og da det lyste, hejstes Flag paa halv Stang paa Stortoppen, ligesom der, da Damperen „Zoppat“, som var paa Rejse fra Libau til Sunderland med en Ladning Trælast, nærmede sig, gaves Signal med Dampfløjt.

„Zoppat“ standsede i Nærheden af „Eva“, og dens Fører, Citanten i nærværende Sag, Kaptajn Julian Lebbe, gik efter Anmodning af „Eva“s Fører, der med den til „Eva“ hørende Pram kom om Bord i „Zoppat“, ind paa at bugserer „Eva“ til Kjøbenhavn. Der bragtes ved Hjælp af Prammen en Slæber om Bord i „Zoppat“ bestaaende dels af en Wiretrøsse, dels af et Græstov, og Slæbningen begyndte om Forniddagen Kl. c. 5³/₄. Da

Græstovet sprang, maatte „Zoppat“ fastgøre to af sine egne Trosser til „Eva“s Wire. Slæbningen fortsattes uden Vanskelighed og under gunstige Vejrforhold, indtil man samme Dags Aften naaede Kjøbenhavn.

„Zoppat“s Fører engagerede en Slæbedamper til at være ham behjælpelig med at slæbe Skibet ind i Havnen, hvor „Eva“ henimod Kl. 9¹/₂ blev bragt til Ankers.

„Zoppat“ fortsatte, efter at have indtaget Bunker-kul, den 20. Juli Kl. 6 Eftermiddag sin Rejse til Sunderland.

Citanten har nu under nærværende Sag paastaet de Indstævnte, Firmaet Jansen & Co., der er indgaaet paa at modtage Søgmaal paa „Eva“s Vegne, dømt til at betale en passende Bjergeløn med Renter og Sagens Omkostninger. Han har gjort gældende, at ikke blot de to af „Zoppat“s Trosser, der brugtes til Bugseringen, men ogsaa „Zoppat“s Maskine blev overanstrengt ved Slæbningen. Han har efter Ankomsten til Sunderland for en derværende Notarius publicus med nogle af „Zoppat“s Besætning afgivet en højtidelig nærmere Forklaring om den „Zoppat“s Maskine overgaaede Skade og udtalt, at Skibet maatte i Dok, for at Maskinen kunde underkastes den fornødne Overhaling. Paa de Indstævntes Opfordring har Citantens Sagfører under Sagen søgt at fremskaffe nærmere Oplysninger om „Zoppat“s Maskinskade, men det viste sig, at „Zoppat“ efter Losningen i Sunderland uden at have været i Dok eller at være underkastet nogen Art Reparation, ja endog uden Besigtelse straks var gaaet paa Sildefart.

Herefter tør Retten ikke tillægge Angivelserne om den skete Maskinskade nogen væsentlig Betydning ved Sagens Afgørelse.

„Eva“ er under Sagen takseret til 54,000 Kr. og dens Ladning til 63,486 Kr. „Zoppat“, hvis Brutto Tonnage er 229 Reg.-Tons, er forsikret for 90,000 Mk.

Idet „Eva“s Maskine efter det foreliggende maa antages at have været ubrugelig, som den var, og ikke reparabel i Søen med de for Haanden værende Hjælpe-midler, og idet Skibet herefter til en vis Grad har været hjælpeløst, kan det dog, naar henses til, at Vejrforholdene var meget gunstige, idet Søen var rolig og Viuden ikke bar paa Land, og at Skibet befandt sig i et befærdet Farvand med god Ankerbund, ikke antages at have været udsat for nogen øjeblikkelig Fare. Hvor stor en Forsinkelse „Zoppat“ har lidt paa sin Rejse ved Bugseringen af „Eva“ og det derved forvalgte Ophold i Kjøbenhavn, kan ikke betragtes som nøjagtig oplyst under Sagen.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Sum af 3,500 Kr. at være en passende Bjergeløn, saaledes at deri indbefattes Erstatning for de mulige Beskadigelser og Tidsspilde samt Omkostningerne ved nærværende Sag, der saaledes vil være at hæve.

Fragtmarkedet.

I Løbet af Ugen, siden vor sidste Beretning, er desværre de fleste af de mere betydningsfulde hjemgaaende Markeder flovet yderligere af, og de eneste Kanter, hvorfra der er lidt Liv i Tingene, er Østersøen og Nordamerika. Sidstnævnte Marked er navnlig bleven stimuleret ved de mange Befragtninger af store Baade med Kul til Amerikas Vestkyst til Brug for den amerikanske Flaade, der skal til San Francisco, og Ruterne er i enhver Retning hældede. Fra Golfen til U. K. eller Kontinentet betales paa N. C. 11/ pr. November, 11/6 pr. December/Januar. Hvad Østersøen angaar, da lakker det jo nu for en Del af de nordlige Havnes Vedkommende mod Enden af Sæsonen, og mange gode Befragt-

ninger har fundet Sted fra Botten saa vel til Kontinentet som til U. K. Fra Kemi og Wasa til Antwerpen betales saaledes Frcs. 45 D/B. B., og fra St. Petersborg til London eller Hull kan nu faas omkring 33/ D/B., Maksimum $\frac{1}{3}$ Boards 35/6. Kornraten fra St. Petersborg til London er nu oppe paa $1\frac{1}{5}\frac{1}{4}$ Hvedebasis, medens der fra Libau kan betinges $\frac{1}{4}$ Havrebasis, men Kornlast er overalt temmelig knap. Sortehavsmarkedet ligger ualmindelig usselt, idet Eksporten er ringe som Følge af, at der gennemgaaende kan opnaas bedre Priser til Forbrug i selve Landet, end til Eksport. Fra Odessa etc. er Raten nominel $\frac{7}{6}$ til udsøgt Havn, og fra Sulina er den gradvis gaaet ned til det samme til L. H. A. R. Grundet paa Sortehavets Flovhed er ogsaa Raterne fra Middelhavet trykket, og en Mængde Dampere returnerer i Ballast til England. Kulfragterne fra England er stadig høje til Middelhavet, og navnlig for prompt Lastning har der været betalt høje Rater, men ogsaa til Østersøen ligger Markedet fast. Blandt Befragtningerne fra Østkysten nævner vi: 5/ Tyne/Stockholm (3,500 Tons Baad), 6/3 Helsingfors (3,500), 4/6 Libau (3,200), 4/7 $\frac{1}{2}$ Blyth/Fairwater (3,000), 4/10 $\frac{1}{2}$ Methil/Swinemünde (2,100), 4/7 $\frac{1}{2}$ à 4/9 Tyne/Swinemünde (2,600/2,800), 5/6 West Hartlepool/Korsør (1,400), 6/3 à 6/6 Forth/Kiel (1,400/1,500), 11/ Tyne/Almeria (850), 8/6 Savona (4,200), 9/ Smyrna (2,600), 7/6 Port Said (5,500). Fra Cardiff sluttedes der til 6/6 Lissabon (1,800/2,600), Frcs. 9 $\frac{1}{4}$ Marseilles (4,000/5,000), 8/9 Barcelona (3,000), 8/9 à 9/ Genua, 7/10 $\frac{1}{2}$ à 8/ Neapel, 8/ à 8/3 Port Said, 11/6 Bombay, 7/6 Las Palmas, 15/6 à 16/6 River Plate, prompt, 14/6 à 15/ pr. November.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Sydbotten, Finskebugten, Østersøen, Danmark, Vestsværig og Østnorge til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne har Markedet været noget bedre, end Udsigterne lovede ved sidste Uges Begyndelse, saa at der har været tilstrækkelige Ladninger med ret livlig Befragtning af den fremkomne Tonnage, idet der fremkom forskellige ny Ladninger. Der er dog nogen Sandsynlighed for, at der nu vil indtræde nogen Knaphed i denne Fart, idet Befragtninger fra Sydbotten og Finskebugten er ved deres Afslutning. Returfragter af Oljekager og Kul Vest fra er knapperø, dog uden egentlig Mangel, og de afsluttede Fragter har holdt sig indenfor sidste Uges noterede Rater. Ved Sammenligning med de foregaaende Aar maa denne Fart kaldes tilfredsstillende efter Aarstiden, og nogen Oplægning har endnu ikke fundet Sted ud over et enkelt Tilfælde, hvor Rederen har stillet Fordring om bestemt Tur. Kulørnen er tilfredsstillende, naar undtages enkelte Havne som Wemyss og Dysart.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

115 Sldr. D/B., Boards Frederikstad/Swansea 30/, 85 Sldr. D/B., Boards Frederikstad/Ramsey 40/, 130 Sldr. D/B., Boards Frederikstad/Sligo 40/, 115 Sldr. D/B. Riga/Portunadoc 41/, 130 Sldr. D/B. Riga Menai Bridge 42/6, 240 Tons Oljekager Reval/Danmark Rm. 19, 250 Tons Oljekager Dieppe/Danmark 12 Frcs., Sydsværig 16 Frcs., 320 Tons Clay Charlestown/Harburg 8/, 300 Tons Kaolin Sølvborg/Skien 5 $\frac{1}{4}$ Kr., 370 Tons Bored Bricks Savannah/Stockholm 23 Frcs., 195 R.-T. Is Kristianiafjord/Portsmouth 8/, 240 Tons Kul Dysart/Rudkjøbing £ 8, 370 Tons Kul Wemyss/Svendborg £ 7.10, 250 Tons Havre Haderslev/Kristiania Rm. 6, 250 Tons Havre Kolberg/Gøteborg Rm 6.

Atter i den forløbne Uge er der sluttet en Del mindre Skibe fra Stralsund og Rostock, ligesom der ogsaa fra Barth og Greifswald udbydes flere Kornladninger; Stralsund gennemførte igen 4 $\frac{1}{2}$ Mark for Rug, et enkelt Skib opnaaede dog for Havre til Halmstad 6 $\frac{1}{2}$ Mark. Rostock er derimod noget fastere, og i Begyndelsen af denne Uge blev der sluttet til 4 $\frac{3}{4}$ Mark for Rug; alle de andre tyske Østersøhavne er vedblivende uforandret, Kønigsberg maaske lidt bedre. Memel er ogsaa ret fast;

derfra noteres Rug til 7 Mark og ikke saa faa Trælaster, bl. a. til Stralsund, Greifswald 22 à 24 Mark, Altona 27 à 28 Mark. Hamburg skal vedblivende være meget flov; til Østkysten af Slesvig Holsten skal endog være sluttet til 3 $\frac{1}{2}$ Mark.

ab Kjøbenhavn er Markedet ikke meget bedre; fra de kommende og ventende Dampere er dog sluttet nogle Skibe, saaledes for Hvede til Vejle 14 Øre, Randers 16 Øre og Byg til Hamburg 4 Mark.

ab danske Provinshavne er befragtet for Byg til Kjøbenhavn og Tuborg fra Sakskjøbing og Bandholm 13 Øre, og der noteres til Rotterdam 6 à 7 Mark ligeledes for Byg.

ab Halmstad noteres fra Havnen til Stettin 4 Mark.

ab Warberg til Bremen 5 à 5 $\frac{1}{4}$ Mark, og

ab Lysekil til Kiel 4 $\frac{3}{4}$ Mark, Altona 5 $\frac{1}{4}$ Mark, fra disse 3 Pladser ligger det ellers ret flovt.

Ugens Havarier.

Paris, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Höganäs, er bragt flot af Svitzers efter at e. 400 Tdr. Kul var kastet over Bord. Skibet bragtes hertil.

Erling, Burkskib af Skien, kom d. 24. ds. paa Rejsen fra Fowey til Finland paa Grund paa Trindelen. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Frederikshavn.

Ulfsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indslæbt til Tynen med Tab af Skruen. Skibet var paa Rejse herfra i Ballast til Sunderland.

Ella, Skonnert af Vejle, er paa Rejsen fra Fakse indkommet til Nyberg med Tab af Stormasten.

Pacific, Dpsk. af Hull, der, som meddelt, ud for Kronborg kolliderede med Dpsk. »Ranza» og derefter satte paa Grund ved Helsingørs Jernbanedæmning, er nu bragt flot af Svitzers »Frederikshavn» og ind til Kjøbenhavn for Losning og Reparation.

Alice Krohn, Dpsk. af Moss, er paa Rejsen fra Blyth med en Ladning Kul til Bandholm indslæbt til Frederikshavn med Maskinskade og maa reparere.

Emma, 3/m. Skonnert af Riga, der, som meddelt, grundstødte paa Læsø, er bragt flot af Svitzers og ind til Frederikshavn. Der er kastet e. 300 Tons Kul over Bord. Bjergelønnen er 3,500 Kroner.

Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Preston. Skibet kom efter delvis Losning flot og ind i Preston Havn.

Eidern, Barkskib af Cimbrishavn, der, som meddelt, kolliderede med Dpsk. »Bris» af Göteborg lidt Nord for Kullen, løb fuld af Vand og sank ved Nakkeløved Fyr e. 10 Sm. NV. af Ostindiefarernes Grunds Lyshøje. Masterne rager e. 4 Fod over Vandet.

Germania, Dpsk., kom d. 24. Oktbr. paa Rejsen fra Dover til Eshjerg paa Grund paa Barren udenfor Eshjerg.

Lituania, Dpsk. af St. Petersborg, strandet paa Skillinge d. 22. ds. Passagererne overførtes i »Nicolai II» og viderebefordres med Dpsk. »Atlanta». »Lituania» har Assistance af Bjergningsdamperne »Neptun» og »Eol».

Eitik, Skonnert af Stavanger, kom d. 27. Oktbr. paa Rejsen fra Island hertil paa Grund ved Tuborg. Flot med Assistance af Sandpumpedampere »Trym».

Hardi, Galease af Langesund, er d. 27. Oktbr. paa Rejsen fra Larvik til Aalborg med Trælaster strandet paa Nordmandshage. Mandskabet hjæpede sig i Baaden om Bord i Dpsk. »Vildanden». »Hardi» er fuld af Vand og bliver rimeligvis Vrag.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Newton», bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibsselskabet H. Kirschner A/S., Kjøbenhavn, foretoges d. 23. Oktbr. officiel Provetur i Sundet, paa hvilken det stærkt taagede Vejr lagde Hindringer i Vejen for Observationer.

Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse »special survey», er 236' 6" langt i Hoveddækket, 36' 6" bredt og 15' 9" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation.

Efter endt Kompassregulering afgik Skibet paa sin første Rejse til Windau via Kjøbenhavn for at indlade Træ.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleen sættes d. 26. Oktbr. en ny Dampner i Vandet.

Dampneren, der bygges for Regning Bergnings- og Dykeri-Aktie-

holaget Neptun i Stockholm, er bestemt til Bjerpnings- og Dykerkerbrug og vil blive udstyret med de nyeste og bedste tekniske Hjælpe midler paa dette særlige Omraade.

Skibet er forsynet med Kedler, til hvis Isolation er anvendt Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbest Madrasser.

Dampneren fik Navnet »Herakles«.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP. FABR. KANADA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 29. Oktbr.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 27. ds. for Antwerpen. — Alexandra, Rabe, afg. Boston 19. ds. hertil. — Algarve, Borries, afg. St. Petersburg 27. ds. til Riga. — Anglo Dane, Wienecke, ank. Neufahrwasser 26. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Bari 28. ds. til Sicilien. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 25. ds. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 15. ds. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, p. Ouessant 28. ds. hertil. — Axelhuus, Soeberg, ank. hertil 27. ds. fra Pillau. — Baron Stjernblad, Kofael, ank. Pillau 28. ds. herfra. — Beira, Lunge, ank. Kotka 21. ds. fra St. Petersburg. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 29. ds. hertil. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. hertil 25. ds. fra Almeria. — Christian IX, Holm, ank. hertil 26. ds. fra La Rochelle. — Dagmar, Bogvad, afg. Lissabon 28. ds. hertil. — Douro, Mortensen, afg. Antwerpen 28. ds. hertil. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 19. ds. hertil. — Frederik, Thomsen, ank. London 28. ds. herfra. — Garonne, Kromann, afg. Bordeaux 27. ds. til La Rochelle. — Georgios I, Sorensen, afg. Hull 26. ds. til Windau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 20. ds. til New York. — Hengest, Harder, ank. hertil 27. ds. fra Antwerpen. — Hjeltn, Sorensen, ank. hertil 26. ds. fra Norrkøping. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 27. ds. fra Neapel. — Jolantha, Simonsen, afg. Pillau 27. ds. til Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. hertil 28. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 18. ds. til New York. — Kiew Jorgensen, afg. Cette 28. ds. til Marseille. — Kursk, Gommesen, ank. Havre 23. ds. fra Rouen. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 26. ds. til Hull. — Louise, Kruse, p. Holtenu 26. ds. til Rouen. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 12. ds. hertil. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Kristiania 12. ds. til Boston. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Danzig 29. ds. herfra. — Moskow, Meldahl, ank. Gelle 27. ds. fra St. Petersburg. — Nicolai II, Kaas, ank. hertil 25. ds. fra Cimbrishamn. — Nishnij Novgorod, Nielsen, ank. Dunkerque 29. ds. — Nordjylland, Kragh, afg. herfra 26. ds. til Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. St. Petersburg 24. ds. herfra. — Omsk, Jonsen, ank. Libau 27. ds. fra Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 24. ds. til Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. Hull 26. ds. fra London. — Pregel, Olsen, ank. Antwerpen 22. ds. fra Grimsby. — Ribberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 28. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, afg. Las Palmas 25. ds. hertil. — Thyra, Mikkelsen, afg. Antwerpen 27. ds. til Dunston. — Tiber, Beck, p. Dartmouth 26. ds. for St. Louis. — Tyr, Thaning, ank. hertil 28. ds. fra Windau. — Valdemar, Johnsen, ank. Antwerpen 25. ds. fra Riga. — Vendssyssel, Jacobsen, p. Holtenu 26. ds. for St. Petersburg. — Viking, Meyer, ank. Riga 28. ds. herfra. — Ceres, Gad, afg. Reykjavik 22. ds. rundt om Landet. — Esbjerg, Strufoe, ank. hertil 28. ds. fra Reykjavik. — Holar, Swan, ank. Akureyri 19. ds. fra Seydisfjord. — Lauru, Aasberg, afg. Reykjavik 27. ds. til Vestlandet. — Skalholt, Larsen, ank. Øfjord 17. ds. fra Reykjavik. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 28. ds. fra Leith. — Vesta, Gottfredsen, ank. Seydisfjord 24. ds. fra Thorshavn.

Carl, Skjold, Gorm, Frøde, Schmidt, afg. Gamle Karleby 26. ds. — Sigurd, Petersen, afg. Honfleur 28. ds. — L. H. Carl, Petersen, afg. Blyth 23. ds. — Erik II, Malnecke, ank. Tyne Dock 17. ds. — Volmer, Jorgensen, afg. Grangemouth 29. ds. — Dan. Petersen, ank. Sharpness 18. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. Sunderland 26. ds. — Knud II, Meyer, ank. Nantes 26. ds. — Danmark, Kraemer, ank. Kronstadt 26. ds. — Ragnar, Holst, ank. Sunderland 24. ds. — Skjold, Mathiesen, ank. Hull 23. ds. — Halfdan, Hansen, ank. Stettin 28. ds. — Olaf, Jorgensen, ank. Cardiff 25. ds. — Svend II, Jensen, ank. Sunderland 28. ds. — Harald, Schmidt, ank. Bordeaux 11. ds. — Magnus, Hveysel, afg. Lübeck 26. ds. — Ivar, Juul-Hansen, ank. Calais 29. ds.

Viking, Bjørn, Danholt, ank. St. Servan 23. ds. — Vagn, Malnecke, ank. Bona 29. ds. — Ulf, Drescher, ank. Nederkalix 29. ds. — Leif, Huus, ank. Calais 15. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Uleåborg 22. ds. til Cardiff. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. London 27. ds. — Generalkonsul Pallisen, Knudsen, afg. Dunkerque 27. ds. til Newport. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Newcastle 27. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Swinemünde 23. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Riga 28. ds. Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. St. Petersburg 25. ds. til Dunkerque. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Kronstadt 20. ds. til Hull. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. St. Petersburg 12. ds. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 23. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 24. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Boston 27. ds. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Gand 27. ds. — Hamlet, Reese, ank. Methil 28. ds. — Helge, Olsen, ank. Kronstadt 20. ds.

Heimdal. Anne, Leth, ank. Boulogne 14. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Baatskärsnäs 26. ds. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 27. ds. — Elna, Rathje, ank. Honfleur 24. ds. — Therese, Larsen, afg. Archangel 18. ds. — Simone, Møller, afg. Rouen 27. ds. — Jeanne, Jørgensen, afg. Skefteå 25. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Soderhamn 24. ds. — Vera, Riso, afg. Sundsvall 24. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Bremen 24. ds. — Nancy, Nielsen, ank. Bremerhaven 26. ds. — Nautik, Nielsen, afg. Blyth 28. ds. til Abo. — Nordsoen, Gram, afg. Grimsby 24. ds. til Alexandrowsky. — Nexos, Basse, afg. Kalundborg 25. ds. til Wiborg. — Fylla, Christensen, ank. Alexandrowsky 20. ds. — Gerda, Iversen, ank. Marseille 19. ds. — Hebe, Pedersen, afg. Riga 27. ds. til La Rochelle. — Cito, Thøgersen, ank. Brake 26. ds. — Napoli, Brinch, ank. Königsberg 29. ds. — Bodil, Larsen, passeret Hirtshals 29. ds. til Abo. — Dagmar, Mathiasen, afg. Luleå 29. ds. til Mo. — Nerma, Nielsen, afg. Nystad 29. ds. til St. Brieux. — Alfa, Lauritsen, ank. Königsberg 28. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Swinemünde 29. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. St. Petersburg 24. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. St. Petersburg 29. ds. — Urania, Clausen, ank. Hull 21. ds. — Svend, Petersen, ank. Boness 29. ds.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. Methil 28. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kiel 14. ds. — England, Andersen, afg. Königsberg 26. ds. — Holland, Poulsen, ank. Vejle 29. ds. — Rusland, Madsen, ank. Hull 25. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Kronstadt 27. ds. — London, Bom, ank. Harparanda 24. ds. — Paris, Tholander, ank. Pillau 25. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. Dunston 25. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. St. Petersburg 22. ds. til London. — Wien, Brink, ank. Riga 21. ds. — Roma, Schmidt, ank. Grangemouth 21. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, passerede Helsingør 27. ds. paa Rejse til Honfleur. — Ingrid, Winther, ank. Blyth 25. ds. — Karen, Eriksen, afg. Tynen 23. ds. til Reval.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. St. Petersburg 25. ds. — Alexy, Lorentzen, afg. Nantes 20. ds. til Methil. — Dagny, Fischer, ank. Luleå 29. ds. — Mary, Clausen, ank. Brügge 24. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Methil 27. ds. — Russia, Poulsen, ank. Odense 26. ds. — Normannia, Eriksen, ank. Rotterdam 28. ds. — Livonia, Skov, ank. St. Petersburg 27. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. West Hartlepool 25. ds. — Gallia, Nielsen, ank. Riga 27. ds. — Sarmatia, Pedersen,

ank. Rotterdam 26. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Frederikshavn 29. ds. til Riga. — Katouia, Rasmussen, afg. Tynen 26. ds. til Königsberg.

Inga. Carbonia, Mathiasen, afg. Methil 29. ds. til Kalundborg. — Estonia, Winckler, afg. Burntisland 27. ds. til Swinemünde.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Helsingør 28. ds. til Libau. — Selandia, Troensgaard, ank. Königsberg 23. ds. — Secalia, Jensen, ank. Marseille 25. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Brattingsborg, Snouson, ank. Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, ank. Ghent 23. ds. — Frederiksberg, Hartmann, afg. West Hartlepool 28. ds. — Frederiksberg, Hansen, ank. Huelva 26. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Kronstadt 20. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Newport 28. ds. — Rosenborg, Schultz, afg. Sunderland 25. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Bona 25. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. West Hartlepool 17. ds. — Søborg, Hansen, ank. Dunston 25. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. Repola 27. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, ank. Riga 20. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Amsterdam 23. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 27. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. St. Petersborg 27. ds. — Ulfsborg, Albertsen, afg. Sunderland 26. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. London 24. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Kotka 20. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, afg. Jacobstad 24. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. Swinemünde 26. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Newcastle 28. ds. — Taarnborg, Mutzen, afg. Gelle 24. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Boness 28. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Kjøbenhavn 27. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Riga 26. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Sunderland 24. ds.

Det ostasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 27. ds. — Anamba, Juel-Hansen, afg. Aalborg 29. ds. — Birma, Prahl, afg. Suez 25. ds. — Cathay, Jensen, afg. Marseille 20. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. Tjilatjap 13. ds. — Indien, Berg, afg. Hongkong 26. ds. — St. Lucia, de Fine Licht, afg. Suez 16. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Barbados 27. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. London 24. ds. — St. Croix, Christensen, ank. London 29. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 24. ds. — Helene, Sorensen, afg. Blyth 26. ds. til Neufahrwasser. — Agnete, Petersen, ank. Methil 27. ds. — Hermia, Hansen, ank. Burntisland 28. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Libau 27. ds. — Alice, Schultz, afg. Boness 26. ds. til Horsens. — Boruholm, Abrahamson, ank. Kiel 28. ds. — Nauta, Madsen, afg. Inverkeithing 27. ds. til Kiel.

Ero. Energi, Svane, ank. Vejle 22. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Bavanne 27. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Methil 27. ds.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Odense 27. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Woodberry 30. ds. — St. S. Blicher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Preston 25. ds. — G. Koch, Jørgensen, afg. Piteå 29. ds. — Hans Tavsén, Kjaahorg, ank. Cardiff 27. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Piteå 27. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kotka 28. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Aalborg 27. ds. — Ajax, Brorsen, ank. Königsberg 24. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. Swinemünde 29. ds. til St. Petersborg. — Clara, Magleby, afg. Grimsby 29. ds. til Korsør. — Kai, Kurtzhals, ank. Burntisland 28. ds. — Erik, Poulsen, ank. Eckerfjorden 23. ds. — Axel, Christensen, ank. Plymouth 25. ds. — Josey, Damm, afg. Stettin 29. ds. til Kotka. — Hugo, Steen, ank. Garston 22. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Cherbourg 24. ds. — Chr. Gylstorff, Schmidt, ank. Borgå 25. ds. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. her til 28. ds. — Wilh. Colдинг, Bjaruason, ank. Brahestad 26. ds. — Angantyr, Holm, ank. Tyne 26. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Kotka 18. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Methil 26. ds. — Voratyr, Villadsen, afg. Frederikshavn 26. ds. til Terneuzen. — Absalon, Grau, afg. Stockholm 29. ds. til Hurnäs.

Europa. Europa, Hansen, ank. Grangemouth 26. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. West Hartlepool 21. ds. — Frankrig, Friis, ank. Methil 26. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Stettin 25. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Barbados 27. ds. — Furness, Larsen, ank. Hull 21. ds. — Lady Furness, Clausen, afg. Kjøbenhavn 23. ds.

Frø. Austa, Bagger, ank. Yxpila 29. ds. — Vera, Thing, ank. Rotterdam 25. ds. — Freja, Nielsen, afg. St. Petersborg 28. ds. til Norrkøping. — Hertha, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 29. ds. til Nakskov.

Karl A. Malmberg & Co. Iveté, Wirde, ank. Stettin 29. ds. — Tor, Hürstedt, afg. Kjøbenhavn 29. ds. til Baudholm.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, ank. Stettin 26. ds. — Edison, Sørensen, afg. Kronstadt 25. ds. til Grangemouth. — Fulton, Jørgensen, afg. Landskrona 28. ds. til Iaparanda. — Newton, Andersen, ank. Windau 25. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, afg. Hudiksvall 27. ds. til Huelva. — Henrik Bjeilke, Hansen, ank. Dalsbruk 26. ds. — Ove Gjedde, Jaus, afg. Kjøbenhavn 26. ds. til Kronstadt.

Ocean. Norman, Rosbak, passerede Helsingør 28. ds. til Rotterdam. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 29. ds. til Boness.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. Kristianssand 26. ds. — Ætina, Andersen, afg. Husum 26. ds. til Göteborg. — Inga, Pedersen, ank. Gibraltar 24. ds. — Yrsa, Pedersen, afg. Hinango 19. ds. til Thaus. — Emilie, Nielsen, afg. Falmouth 24. ds. til Rio Janeiro.

Renne. Oline Dahl, Rasmussen, ank. Svendborg 19. ds. — Gudmund, Christensen, ank. Drammen 20. ds. — Veset, Kofoed, ank. Pillau 22. ds. — Argus, Holm, ank. Mariager 22. ds. — Kastor, Klausen, ank. Wismar 22. ds. — Karen, Larsen, ank. Cadiz 22. ds. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebaksmünde 24. ds. — Proven, Bidstrup, ank. Slite 24. ds. — John Hintze, Jacobsen, ank. Stolpemünde 25. ds. — Ane Cathrine, Rasmussen, ank. Stolpemünde 25. ds. — Herman Olsen, Knudsen, ank. Stettin 26. ds. — Næstved, Hermansen, ank. Stolpemünde 26. ds. — Freja, Bech, ank. Tradesund 26. ds.

Svendborg. Yrsa, Rasmussen, ank. Painpot 27. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. Kristiania 22. ds. — Belona, Larsen, ank. Havre 22. ds. — Olga, Rasmussen, ank. Aberdeen 22. ds. — Concordia, Henriksen, ank. Kristianssand 23. ds. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Faxe 24. ds. — Capella, Hansen, ank. Great Yarmouth 23. ds. — Galathea, Jensen, ank. Horsens 24. ds. — London, Andersen, ank. Borghet 23. ds. — Venus, Jensen, ank. Colberg 24. ds. — Helge, Carlsen, ank. Concarneau 22. ds. — Lauritz, Dam, ank. Kotka 24. ds. — Grethe, Hansen, ank. Aarhus 24. ds. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Padstow 23. ds. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Faro (Portugal) 24. ds. — Meta, Møller, ank. Terneuzen 25. ds. — Althea, Skovgaard, ank. Rotterdam 25. ds. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Kolberg 24. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. Frederikstad 26. ds. — Lyo, Jensen, ank. Rudkøbing 26. ds. — Daguy, Rasmussen, ank. Nexø 26. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. Drobak 27. ds. — Noah, Jørgensen, ank. Hernosand 28. ds. — Frejr, Jensen, ank. Dunkerque 28. ds. — Primula, Carlsen, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Confidence, Mouritzen, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Ludvig, Jørgensen, ank. Solvesborg 26. ds. — Dana, Jørgensen, ank. Göteborg 28. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aarhus 28. ds.

Æra. Norden, Rasmussen, ank. Sundsvall 21. ds. — Lauritz, Folmer, ank. Larvik 21. ds. — Th. Lohse, Boye, ank. Pillau 22. ds. — Spurve, Petersen, ank. Nakskov 21. ds. — Froya, Petersen, ank. Pillau 22. ds. — Alma Marie, Hansen, ank. Kjøbenhavn for Ordre 22. ds. — Venus, Jensen, ank. Gibraltar for Ordre 22. ds. — Diana, Hansen, afg. 18. ds. fra Dunkerque til Kolberg. — Ceres, Bager, afg. 18. ds. fra Wemyss til Stralsund. — Industri, Raahauge, ank. Gibraltar f. O. 23. ds. — Ero, Christensen, ank. Blyth 22. ds. — Salus, Jensen, ank. Amble 22. ds. — Marthing, Weber, ank. Danzig 23. ds. — Forældres Minde passerede Dungeness 22. ds. — Karen, Boye, ank. Skien 23. ds. — Christiane, Bager, ank. Pillau 24. ds. — Emilie, Hansen, ank. Travemünde 24. ds. — Hertha, passerede Prawl Point 22. ds. — Irene passerede Dovor 22. ds. — Atlantic, Rasmussen, ank. Göteborg 24. ds. — Riso, Bager, ank. Stege 24. ds. — Freya, Nielsen, ank. Göteborg 24. ds. — Kronen, Hermansen, ank. Havre 24. ds. — Marie, Weber, ank. Danzig 24. ds. — Ruth, Eriksen, ank. St. Valery sur somme 24. ds. — Eden, Petersen, ank. Karrebaksmünde 24. ds. — Kirstine, Rasmussen, ank. Libau 25. ds. — Hertha, Krull, ank. Quimper 25. ds. — Likka, Petersen, ank. Danzig 26. ds. — Bien, Petersen, ank. Göteborg 26. ds. — Hamlet, Rasmussen, ank. Billno 26. ds. — Agnes, Christensen, ank. Travemünde 26. ds. — Hebe, Clausen, ank. Gibraltar f. O. 25. ds. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Barhoff 25. ds. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Frederikstad 26. ds. — Salvador, Fabricius, ank. Kirkaldy 26. ds. — Svane, Mollum, ank. Nykjøbing 27. ds. — Valborg, Johansen, ank. Solvesborg 27. ds. — Hildur, Andersen, ank. Langeund 27. ds. — Abba, Petersen, ank. Barhoff 28. ds. — Proven, passerede Wolmer 25. ds. østg. — Caroline Kock, Groth, er ankommen til Curupano (Venezuela). — Hansigne, Clausen, ank. Gelle 27. ds. — Skjold, Nielsen, ank. Fowey 28. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Mnlene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabeitængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Et nyt Løb, Gaasholm-Løb, skal graves fra Løbet i Thyborøn-Kanal S. for Langholm i SØ-lig Retning over Gaasholm til Nissum-Bredning. Til Brug under Arbejdet tændes paa den S.-lige Ende af Agger-Tange to midlertidige, hvide, faste Fyr, der holdt overet i SØ. t. S. angiver Rendens Retning. Nærmere Meddelelse senere.

Kattegat. Skagen Havn. Ved Skagen Havn skal følgende Fyr tændes:

Paa Forhavneus V.-lige (S.-lige) Molehoved et rødt Fyr med hyppige Formørkelser. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Lysevnen: 5 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Graat, rundt, 23 Fod højt Fyrtaarn. Fyret lyser Horisonten rundt. 57° 43', N. Br. 10° 35', Ø. Lgd.

Paa Forhavneus Ø.-lige (N.-lige) Molehoved et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 3½ Kml. Lysevnen: 3½ Kml. Linseapparat af 6te Orden. Graat, rundt, 23 Fod højt Fyrtaarn. Fyret lyser Horisonten rundt.

Paa den V.-lige Indermoles Yderende en rød Lanterne. Flammens Højde: 18 Fod. Fyrpæl.

Paa den Ø.-lige Indermoles Yderende en grøn Lanterne. Flammens Højde: 18 Fod. Fyrpæl.

Disse to Lanterner er kun bestemt til at lyse over Havnen.

Taagesignal gives ved Fyrtaarnet paa Forhavneus V.-lige Molehoved med Haandkrafts-Taagehorn, en lang Tone efterfulgt af en kort Tone hver 1 Minut. Med haardt Vejr maa man ikke stole paa, at Taagesignalet kan gives.

Følgende Signaler gives paa den Ø.-lige Indermoles Yderende: En sort Kugle eller en grøn Lanterne højest 4 Fod over den grønne Fyrlanterne betyder, at intet Fartøj maa løbe ind i Havnen. To sorte Kugler eller en hvid Lanterne højest 4 Fod over den grønne Fyrlanterne betyder, at intet Fartøj maa staa ud af Havnen.

Ostindiefarer-Grund NV. Fyret 10 Kml. NV. for Lystønden ved Ostindiefarer-Grund er forgyves eftersøgt.

Store-Bælt. Kalundborg. Ved Indløbet til Kalundborg Havn ligger der ved den gravede Rendes Ø.-Side tre Varpetønder.

Den røde Tønde ved den S.-lige Ende af Rendens Ø.-Side og Varpetønden ved Rendens V.-Side er inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Hanöbukten. Hanö. Hanö Fiskerfyr viser rødt, fast Lys fra N. 34° V. til N. 65° V., i øvrigt hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 13 Fod. Brændetid: 1ste August—31te December, og desuden naar Fartøj ventes.

Hörvik. Under Ombygning af Hörvik Havn er paa det Ø.-lige Pierhoved tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 49° Ø. gennem N. og V. til Land. Flammens Højde: 14 Fod. Brændetid: 1ste August—30te April, naar Havnen ikke er spærret af Is. 56° 2' 35" N. Br. 14° 46' 15" Ø. Lgd.

Tyskland. Heringsdorf. N. for Heringsdorf, mellem Lange Berg og Streckels Berg, er udlagt to rød og hvid vandret stribede Spidstønder, mærket »Abgesteckte Meile«, paa henholdsvis 54° 2' 20" N. Br. 14° 6' 59" Ø. Lgd. og 54° 1' 39" N. Br. 14° 8' 14" Ø. Lgd. I Pudagla Skov er opført to Par Baaker, de forreste med Trekant, de bageste med Pirkant. Forbaakerne staa e. 2 Kml. fra Tønderne. Deu V.-lige Bagbaake staa 1,025 Alen, den Ø.-lige 1,300 Alen bag Forbaaken.

Peene. Moderort Rende. I Moderort gravede Rende er der foruden Prikkerne udlagt 6 à 8 smaa, sorte Tønder paa Bagbords Side og 6 à 8 røde Spirtønder paa Styrbords Side. Tønderne ligger ogsaa ude om Vinteren. 53° 53', N. Br. 13° 53' Ø. Lgd.

Rusland. St. Petersborg Bugt. I St. Petersborg Bugt er et Telegrafkabel afmærket med 8 Stager, saaledes: Den S.-ligste 2 Kml. S. 18° V. fra Kap Lysi Noss, 59° 58' 48" N. Br. 29° 56' 50" Ø. Lgd., Nr. 2 paa 59° 59' 54" N. Br. 29° 55' 55" Ø. Lgd., Nr. 3 e. 1, 3 Kml. N. 30° V. fra den foregaaende, 60° 1' 4" N. Br. 29° 54' 25" Ø. Lgd., Nr. 4 e. 1 Kml. N. 40° V. fra den foregaaende, 60° 1' 48" N. Br. 29° 53' 0" Ø. Lgd., Nr. 5 e. 1 Kml. N. 10° V. fra den foregaaende, 60° 2' 51" N. Br. 29° 52' 43" Ø. Lgd., Nr. 6 e. 2, 3 Kml. N. 60° V. fra den foregaaende, 60° 4' 26" N. Br. 29° 48' 45" Ø. Lgd., Nr. 7 e. 2, 3 Kml. N. 43° V. fra den foregaaende, 60° 6' 0" N. Br. 29° 44' 50" Ø. Lgd., Nr. 8 e. 2, 3 Kml. N. 55° V. fra den foregaaende, 60° 7' 35" N. Br. 29° 40' 55" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Porsholmen N. En 14 Fods Grund er fundet N. for Porsholmen uden for Fjällbacka. 58° 36' 49" N. Br. 11° 15' 35" Ø. Lgd.

Grebbestad. Stormvarselstationen ved Grebbestad ligger paa 58° 41' 37" N. Br. 11° 15' 25" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Følgende Fyrlamper er tændt den 25de Oktober 1907:

Amtmandsnes, Alten, Finmarken, Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 31 Fod. Lysen er grønt fra N. 76° V. til N. 51° V., fri N. om Risholmen, hvidt derfra til N. 49° V., fri S. om Nørsgund, rødt derfra til N. 30° V., fri Ø. om Bratholmen, hvidt derfra gennem N. og Ø. til S. 20° Ø. 69° 59' 30" N. Br. 23° 18' 10" Ø. Lgd.

Sjaaholmen, Laksefjord, Fyrlampe viser Lys med Gruppeformørkelser. Flammens Højde: 62 Fod. Lysen er grønt fra S. 33° V., V.-Kant af Rypeøen, til S. 59° V., fri N. om Indre Bondøskjærgrund, hvidt derfra til S. 73° V., fri S. om Ytre Bondøskjærgrund, rødt over Ytre Bondøskjærgrund til S. 80° V., hvidt derfra gennem V. til N. 34° V., fri V. om Langholmen, grønt derfra til N. 13° V., fri V. om Lille Bratholmen. 70° 34' 0" N. Br. 26° 55' 10" Ø. Lgd.

Bratholmen, Laksefjord, paa O-Pynten, Fyrlampe viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 79 Fod. Lysen er hvidt fra N. 21° V., klos til Korsnes, gennem N. til N. 22° Ø., fri V. om Skurvskjær, rødt derfra gennem Ø. og S. til S. 12° V., netop fri V. om Stromholmeset, hvidt derfra til S. 26° V., fri Ø. om Bratholmen. 70° 27' 50" N. Br. 26° 38' 0" Ø. Lgd.

Brændetid: 25de August—14de April.

Langenes Fyrlampe er forandret og viser Lys med Gruppeformørkelser.

Tyskland. Hörnum Fyr. Paa Baaken til Hörnum Forfyr er den

øverste Platform og Gelænderet malet lysegrønt.

Pellworm Bagfyr, Ochsensand og Westerhøversand Fyr. I Midten af November 1907 tændes sandsynligvis Pellworm Bagfyr og Ochsensand Fyr. I Slutningen af Marts 1908 tændes sandsynligvis Westerhøversand Fyr til Forsøg.

Elben. Ostebank. De tre røde Spirtønder ved Farvandet S.-Side og de to sorte Spirtønder ved dets N.-Side, ovenfor Fyrskibet »Osteriff«, der var udlagt til Brug ved Uddybningsarbejder, er inddraget.

Weser. Einswarden. En Kahn er sunket i 19 Fod Vand, e. ¼ Kbl. Ø. for Flagbalgersiel Ledefyrlinie, SØ. for Einswarden Bagfyr. 53° 30' 36" N. Br. 8° 31' 53" Ø. Lgd. V. for Vraget er udlagt en Vragtønde og et Fartøj, der viser de sædvanlige Signaler. Man skal gaa mindst ¼ Kbl. V. om Vragfyrskibet, og Dampere skal passere det langsomt.

Ems. I Wester Ems er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: W A paa 53° 37' 6" N. Br. 6° 26' 54" Ø. Lgd. W B paa 53° 36' 42" N. Br. 6° 29' 18" Ø. Lgd. W C paa 53° 36' 20" N. Br. 6° 31' 5" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Amsterdam. Fra 10de—30te November 1907 afholdes Skydeøvelser fra en Stilling 1½ Kbl. V. for Fort Edam. Der skydes mellem N. 63° Ø. til N. 73° Ø. i indtil 13,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort Edam og Nationsflaget ved Stillingen og et rødt Flag paa Diget N. og S. for Retningen, hvori der skydes. 52° 31' N. Br. 5° 4' Ø. Lgd.

England. Humber. Damptrawleren »Quail«, der var sunket i Killingholme Ledefyrlinie, er løftet og sat paa Land lige over for Whitebooth. Vragfyrskibet er inddraget.

Tyne. St. Anthony's Point. Dampskibet »Briton« er sunket i 5 Fv. Vand ud for St. Anthony's, lidt Ø. for Locke, Blacket and Co.'s Værker, e. 115 Alen fra Kysten. En Vragtønde er udlagt tæt Ø. for Vraget og et Fartøj, der viser grønt Flag og om Natten to hvide Lanterner vandret for hinanden, V. for Vraget. Stor Forsigtighed skal udvises, naar Vraget passerer. 54° 57', N. Br. 1° 33' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Dieppe. Det røde, faste Fyr paa Dieppe Havns gamle Ø.-Mole er formørket fra N. 46° Ø. til Kysten Ø. for Dieppe, over de ny Arbejder paa Ø.-Molen. Vinklen forandres efterhaanden som Arbejdet gør det forment. 49° 56' 6" N. Br. 1° 4' 59" Ø. Lgd.

Saint Malo. Rochebonne. Rochebonne røde, faste Fyr er nu forstærket.

England. Scilly Islands. St. Mary's Pier. Den 1ste November 1907 forandres det hvide, faste Fyr paa St. Mary's Pier til et rødt, fast Fyr. 49° 55' N. Br. 6° 19' V. Lgd.

Skotland. Clyde. Elderslie. Sprengningerne ved Elderslie, i Clyde, er fuldført og de midlertidige Tønder inddraget. Løbet er i sin hele Bredde aabent for Sejladsen. 55° 53' N. Br. 4° 22' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Grand Banc. Den sorte Lystønde, som til Forsøg var udlagt ved Grand Banc, er inddraget.

Fyrskibet »Talais« er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Paa Grund af Forandring af Løbet mellem Pouillac og Ile Verte er følgende Forandringer foretaget: Den sorte Spidstønde Nr. 47 ved V.-Kant af Banc de Pauillac er flyttet 2 Kbl. SØ. hen. 45° 10' 30" N. Br. 0° 43' 37" V. Lgd. Den sorte Spidstønde Nr. 49 ved V.-Kant af Banc de Pauillac er midlertidig inddraget. 45° 9' 57" N. Br. 0° 43' 28" V. Lgd. Den midlertidige røde Lystønde Nr. 40 bis, som viste grønt, fast Lys, for Banc de Beyevelle, er inddraget. 45° 9' 19" N. Br. 0° 43' 13" V. Lgd. Den sorte Lystønde Nr. 55, som viser rødt, fast Lys, ved Kanten af Paté de Blaye,

er flyttet $\frac{3}{4}$ Kbl. VNV. hen. $45^{\circ} 7' 12''$ N. Br. $0^{\circ} 41' 47''$ V. Lgd.
Spanien. Santana. Vraget af Damperen »Bambino«, som ligger sunket ved San Carlos, N. for Barren ved Santana Havn, er afmærket med en Tonde.

Canariske Øer. La Palma. Santa Cruz. En rød og hvid lodret stribet Tonde er udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. uden for Forlængelsen af Bolgebryderen ved Santa Cruz. Det røde, faste Fyr er flyttet til Yderenden af Molcarmen Titan. Flammens Højde: 38 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Man skal gaa S. om Tonden, naar man søger Havnen, og om Natten mindst $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. om det røde Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut og New York. Følgende Tønder inddrages omtrent den 1ste November for Vinteren: Long Neck Point røde Spirtonde C $20\frac{1}{2}$. Woolseys Reef røde Spirtonde B $24\frac{1}{2}$. Oak Neck Point sorte Spirtonde G $15\frac{1}{2}$. Matinicock Point sorte Spirtonde F $17\frac{1}{2}$. Parsonage Point lodret stribede Spirtonde A. Lloyd Neck Spirtonde H 1. Weeks Point Spirtonde E 1. Motts Point Spirtonde D 2.

New Jersey. Sandy Hook. North Hook. North Hook Baakefyr skal flyttes. Fyret er derfor slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa Fyrpasserholigen, 25 Alen S. for Fyrets gamle Plads. Flammens Højde: 38 Fod.

Fyrskibet »Scotland« SØ. En rød og sort vandret stribet Lystonde, der viser rødt Lys med Et-Blink hver 25 Sek., Lys 10 Sek., Morke 15 Sek., er i 15 Fv. Vand udlagt ved Vraget af en Mulderpram, som er sunket ud for Navesink høje Land, fra »Sandy Hook« Fyrskib i S. $48\frac{3}{4}$ V. og fra »Scotland« Fyrskib i S. $62\frac{1}{2}$ Ø.

North Carolina. Fyrskibet »Frying Pan Shoals« Nr. 1 ligger paa $33^{\circ} 28' 35''$ N. Br. $77^{\circ} 36' 0''$ V. Lgd.

Georgia. Omtrent den 19de November 1907 udlægges Fyrskibet »Brunswick« Nr. 84 i 8 Fv. Vand, e. $14\frac{1}{4}$ Kml. S. 58° Ø. fra St. Simon Fyr og $13\frac{1}{2}$ Kml. N. 82° Ø. fra Little Cumberland Island Fyr. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 48 Fod. Lysevnen: $12\frac{1}{2}$ Kml. Taagesignal gives med en 12 Tomme dampfløjte, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. En Undervands Taageklokke, hvorpaa slaas Nr. 84, anbringes i Skibet. Naar Taagesignalet er i Uorden, slaas Nr. 84 paa Klokket saaledes: Otte Slag, Pause 4 Sek., fire Slag, Pause 40 Sek. Skibet er gult, mærket »Brunswick« og »84« paa begge Sider, det har to Master med en rød Ballon paa hver Top. $31^{\circ} 0' 10''$ N. Br. $81^{\circ} 9' 25''$ V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. Pensacola Bay forreste Ledefyr er atter tændt. Det vises fra en firkantet, hvid, pyramideformet Banke, som staar i 6 Fod Vand, paa V-Siden af Indløbet til Pensacola Bay, e. $\frac{1}{2}$ Kml. S. $76\frac{1}{2}$ Ø. fra Caneas Cut og Pensacola Bay bageste Ledefyr. Det midlertidige Fyr er slukket.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo. Sydney Island. I Nærheden af Montevideo ligger Øen Sidney, som ikke er angivet paa de engelske Admiralty Kort. Den er e. 1 Kbl. lang og $\frac{1}{2}$ Kbl. bred, bestaar af mørke Klipper og er kun lidt over Vandet ved Hojvande. $34^{\circ} 48' 20''$ S. Br. $55^{\circ} 32' 30''$ V. Lgd.

Chili. Valparaiso Bay. Vraget af Dampskibet »Merrou« er afmærket med en Tonde, som ligger i 8 Fv. Vand, lidt over $1\frac{1}{4}$ Kbl. S. 45° Ø. fra Duprat Point og i N. fra Yderenden af Toldvæsenets Pier. $33^{\circ} 1' 5$ S. Br. $71^{\circ} 38\frac{1}{2}$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Golfe d'Aigues-Mortes. L'Espiguette. L'Espiguette midlertidige Fyr er slukket og det ny Fyr tændt. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn 0,8 Sek., Morke 2,2 Sek., Lyn 0,8 Sek., Morke 2,2 Sek., Lyn 0,8 Sek., Morke 8,2 Sek. Lysevnen: 29 Kml. $43^{\circ} 29' 17''$ N. Br. $4^{\circ} 8' 32''$ Ø. Lgd.

Korsika. Propriano. Det røde, faste Fyr paa Molen Scoglio Longo i Propriano Havn er midlertidigt ombyttet med et hvidt, fast Fyr, der brænder under Fyrtaarnets Forhøjelse. $41^{\circ} 40' 40''$ N. Br. $8^{\circ} 53' 56''$ Ø. Lgd.

Østerig-Ungarn. Zuri S.-Kyst. En lille 26 Fods Grund ligger $1\frac{1}{4}$ Kbl. SØ. for Pynt Grasnjaka, $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 88° V. fra Klippen Rasog, og i S. 40° Ø. fra Muna Kirke. En lille 31 Fods Grund $1\frac{1}{2}$ Kml. V. fra Klippen Rasog, og i S. 31° Ø. fra Muna Kirke. Paa Banc Drazevica, NØ. for Pynt Grasnjaka, er der kun 9 Fod Vand. Klippen Rasog: $43^{\circ} 37\frac{1}{2}$ N. Br. $14^{\circ} 43\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Rumænien. Donau Mundinger. Øen Fidonisi SV. Damperen »Bosphorus« er sunket i 14 Fv. Vand SV. for Fidonisi Fyr. $45^{\circ} 14\frac{1}{2}$ N. Br. $30^{\circ} 12\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Et Sejlskib er sunket 30 Kml. S. 15° V. fra Bielosuraj Fyr. Vraget er ikke afmærket. $46^{\circ} 20' 30''$ N. Br. $37^{\circ} 8' 15''$ Ø. Lgd.

Golfe of Taganrok. Dampskibet »Vytchek« er sunket e. $7\frac{1}{2}$ Kml. N. 8° Ø. fra Szalnik Kirke. Vraget er afmærket med et Fartøj, der viser et hvidt Fyr over et rødt Fyr. $46^{\circ} 59' 0''$ N. Br. $38^{\circ} 29' 45''$ Ø. Lgd.

Egypten. Alexandria. En Gitterbaake skal opfores paa V-Siden af Yderenden af Great Pass ind i Alexandria Havn, $10\frac{1}{2}$ Kbl. S. 56° V. fra Boghaz Fyrbaake. Under Arbejdet udlægges en Lystonde, som viser hvidt, fast Lys, i 4 Fv. Vand, tæt indenfor Baaken. Man skal holde godt klar af Baaken og Tonden. $31^{\circ} 10' 10''$ N. Br. $29^{\circ} 48\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Algier. Cap Bougaroni. Cap Bougaroni midlertidige Fyr er slukket og det ny Fyr tændt paa Spidsen af Sidi-bou-Burnous. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0,8 Sek., Morke 2,2 Sek., Lyn 0,8 Sek., Morke 6,0 Sek. Flammens Højde: 290 Fod. Lysevnen: 34 Kml. Hvidt, 34 Fod højt Taarn ved en hvid Fyrpasserbolig. $37^{\circ} 5' 24''$ N. Br. $6^{\circ} 28' 15''$ Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Bay of Bengal. Hugli. Det ny »Intermediate« Fyrskib i Indløbet til Hugli er endnu ikke udlagt og Forandringen af Fyret ikke foretaget. $21^{\circ} 14' 10''$ N. Br. $88^{\circ} 11' 0''$ Lgd.

Pegu Kyst. North Channel. Preparis. Svært Braad er rapporteret paa $15^{\circ} 44' 10''$ N. Br. $93^{\circ} 50' 0''$ Ø. Lgd. 2 Kml. derfra var der 35 Fv.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Riouw Arkipel. Straat Boelan. Den sorte Stumptonde VSV. for Øen Mariam, Farvandet til Sambo, Boelan, har nu afkortet Kegle som Topbetegnelse. $1^{\circ} 8\frac{1}{2}$ N. Br. $103^{\circ} 54\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Fransk Indo-China. Floden Saigon. Lodserne for Floden Saigon har Station i Land i Baie des Cocotiers. De er i Telefon-Forbindelse med Semaloren paa Cap Saint Jacques, der er forsynet med det internationale Signalsystem. Lodserne gaar Skibene imøde i et Dampfartøj.

China. Chifu. Tidsignalet, som gives med Kugle hver Onsdag og Lørdag, i Chifu, er upaalideligt. $37^{\circ} 33' 10''$ N. Br. $121^{\circ} 23' 30''$ Ø. Lgd.

Hwang Hai. Li Chang Shan Islands (Elliot Group). Da Chan Shan Tau. Paa Da Chan Shan Tau Ankerplads er Klippen, som paa Kortet er angivet Ø. for Segment Roek, kun over Vandet ved Springtids laveste Lavvande.

Japan. Honshu N.-Kyst. Tsugaru Kaikyo S.-Kyst. Sai Wan. 1 Fv. Grunden, som paa Kortet er angivet $\frac{1}{2}$ Kml. V. for Pynten nærmest N. for Sai paa Tsugaru Kaikyo S.-Kyst, findes ikke. $41^{\circ} 27' 10''$ N. Br. $140^{\circ} 51' 0''$ Lgd.

INDHOLD:

The Baltic and White Sea Conference. — København, den 31. Oktober 1907. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for November Maaned. — Skibsartens fragtspekulerende Mæglere. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibefferretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prishelønnen paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	90—89 ³ / ₄	89 ¹ / ₂	89 ³ / ₄
Danmark.....	70—69 ¹ / ₂	69 ³ / ₄	70
Norden.....	89 ³ / ₄ —90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	64 ¹ / ₂ — ³ / ₄	64 ³ / ₄	65
Carl.....	87 ¹ / ₂	87	88
Dannebrog.....	84 ¹ / ₄ —85	84 ³ / ₄	85
Skjold.....	63—62 ¹ / ₂	62 ³ / ₄	63
Urania.....		47	49
Union.....		67	68 ³ / ₄
Dampsk. af 1896.....	82 ¹ / ₂ — ³ / ₄	83	83 ¹ / ₄
Hejmdal.....		—	—
Østasiatiske.....	125 ³ / ₄ —126 ¹ / ₄	126 ¹ / ₄	126 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	78 ¹ / ₂ — ³ / ₄	78 ³ / ₄	79
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		100	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....	96	96	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	84	83 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.....	87 ¹ / ₄	87	87 ³ / ₄
4 % — — 2. Serie..	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂	87
4 % — — 7. — ..	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91	92 ³ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ³ / ₄	92
Aktier.			
Nationalbank.....	146	146	146 ¹ / ₄
Privatbank.....	116 ³ / ₄ — ¹ / ₂	116 ¹ / ₂	116 ³ / ₄
Landmandsbank.....	125 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	125 ¹ / ₄	125 ¹ / ₂
Handelsbank.....	131 ¹ / ₄ —121	131	131 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	98 ³ / ₄ — ¹ / ₂ — ¹ / ₄	98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	78—79	79 ³ / ₄	80
Helsingørsk Jærnsk.....	94— ¹ / ₄	94 ¹ / ₄	95
Sukkerfabr.....	167 ¹ / ₄ —168 ³ / ₄	168 ¹ / ₄	168 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	137 ¹ / ₂ — ³ / ₄ —138	138	138 ¹ / ₂

Væxelkurs d. 29. Oktober 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.33	18.28
Paris.....	72.95	—
Amsterdam.....	152.00	—
Wien.....	76.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Oktober 1907.

Russiske Noter.....	216.50
4 % Russiske Consols.....	75.10
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	67.90
5 % Mexikanske 1899.....	99.60
5 % Rumænske Stats.....	99.70
4 % — — 1890.....	89.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 98,000, „Ny foren. Dampsk.“ 14,000, „Danmark“ 26,000, „Norden“ 62,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 16,000, „Urania“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Østersøen“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 52,000, „Østas. Komp.“ 138,000, „Kbhvn.“ 56,000, „Carl“ 10,000, „Union“ 16,000, „Inga“ 2,000, „Foren. Bugserelsk.“ 1,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
 Telefon { 8901. Kjøbenhavn K.
 6886.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uøjt og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul, „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cleifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

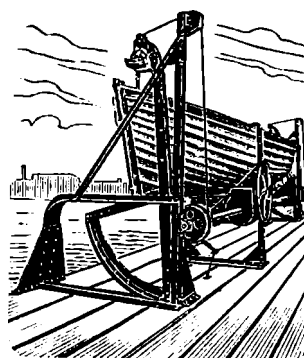
Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahu, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.



Schmidt's

Patent Davit.

Kan udsælles, fuld af Passagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

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.)

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag. Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Ny lastångare

med maskin, om 126 ind. hkr. Laster 280 ton d. w. eller 90 standert på 10 fot fart 7 knop, finnes till salu. Vidare meddelar:

Thorskogs mek. Verkstad
pr. Lödöse, Sverige.

Bidrag til Sømandslønnen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

FORSTÅDERNES
PRIMA RUGBRØD
TIL
SKIBSPROVIANTERING.
TELEFON 4922

Forstædernes

Brodfabriker

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelevor kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tideglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerte.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofarthsafdeling.

Laboratorlum: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
Telefon 6037. Telegramadr.: „BANKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestar 610.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Galease

i fin Stand, fin Konstruktion
38 Netto Reg. Tons 90 Tons
dw., 7 1/2 Fods Dybtgaaende,
bygget paa fint dansk Værft
i 1900. Klasse 3. 3. 1. 1.

En ekstrafin dansk Toldkrydskutter, fint Inventarium, til Salg straks.

Endvidere altid flere Hundrede Skibe af alle Sorter og Størrelser i alle Kvaliteter til Salg ved

Kjøbenhavns
Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat



er det bedste i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.
Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdssens, Nordby, Fanø.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telephon-Nr. 6.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegnar Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure. Telephon-Nr. 42.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 63. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou.

Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagel baaderede
Reel og billig Beføjning garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5698. Telef. 5698.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lys, Bløge- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

fhv. Strymand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.

Varerne bringes overalt.

Telf. 25,064.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1888.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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 Rømnisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsforening

TRÅNGSUNDS

Stufverl forening

Har åran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Union“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristiansen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri

anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekviperling

Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmanas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skiba-
inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.

Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progress“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vøstervoldgade. Telefon 5552.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boller-makers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolenoë, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.



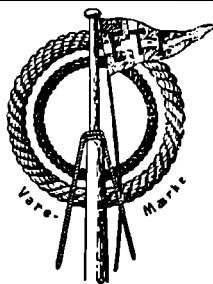
Emallien
paalægges varm — 1/10''
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hørig Tøring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges hold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterum, Bankers og
Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Sløbetrosser.

Prøv engang ufortøldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

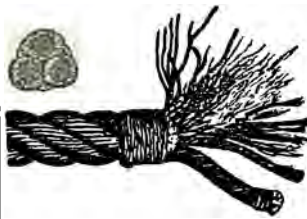
anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

Taifuntrosser

(pat. Tysk., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.



Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,
1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. November 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Dovle Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.



A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600'x77'x24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470'x66'x22'
3 Patent-Ophaltningsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. København.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
sædeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.

C. RAMBERG, Frederiksb. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

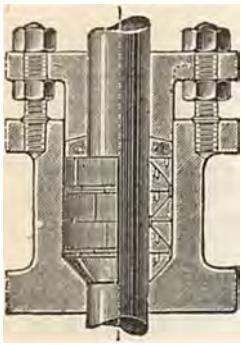
H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bomuldssejldug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.

Vandlæt
præpareret Dug,
Har- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede
Sejl, solidt forar-
bejdede, leveres
virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver
af Dug, disse
sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

„Wolverine“ Baade-Motorer løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igang-
sættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen).
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Tuborg Porter

Kraftig, fyldig, velmagende.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved
A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark. Bygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.
Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

S. T. TAYLOR & SONS
Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmateri-
alier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

Læge **H. C. Lund.**
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal,
Trædes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—8.

Palle Sørensen's Eff. **Sølv**
Selvtorvet 4.
Telef. 25,016 y.
Uhre . . . Kikkerter

Berg & Larsen
forhen Martin Niessen
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Daglig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.
Telefon 7262.

De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen
Kgl. Holleverandør

Alle Slags Conserve og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

— Telefoner: —

Central 6890

Str. 173
216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Kjøbenhavn, d. 7. November 1907.

Skibsfarten har faaet en ny Højesteret, en Overadmiralitetetsret.

Naar vi siger ny, maa vi dog straks tage det meget betydelige Forbehold, at denne Domstol sandsynligvis er flere Hundrede Aar gammel — den Instruks, den i Øjeblikket støtter sig til, er dateret 30. April 1806. Alligevel er Overadmiralitetetsretten en ny Institution for moderne dansk Skibsfart. Den skal sidste Gang have været i Brug i 1864, og vi finder den da heller ikke omtalt i J. A. D. Jensens Uddrag af danske Søfartslove.

Overadmiralitetetsretten sammensættes, saa vidt vi i den knapt tilmaalte Tid, der har staaet til vor Raadighed, har kunnet faa oplyst, paa følgende Maade: Generalauditøren for Søværnet, to Departementsdirektører fra Marineministeriet samt to Højesteretsassessorer, og den træder i Stedet for Højesteret som Overinstans udelukkende i saadanne Søsager, som angaar Lodsvæsnet.

Allerede disse faa Oplysninger vil gøre det klart for enhver, der har fulgt Efteraarets Sø- og Handelsretsdomme, hvad denne mærkelige Domstol skal bruges til — den er simpelt hen rystet til Live for at give det afgørende Orakelsvar angaaende det specielle Spørgsmaal om Lodsning under Bugsering, der ved Sø- og Handelsrettens Dom af 11. September d. A., i Sagen mellem Marineministeriet paa Grønsund Lodseris Vegne og Det forenede Dampskibsselskab, fandt en Løsning, som det i hvert Fald for almindelige Dødelige skulde synes umuligt at rokke ved. Men maaske er det netop derfor, at man har mere Tro til Overadmiralitetetsretten.

Denne Domstol vil saaledes faa til Opgave at afgøre det Spørgsmaal om en Førers Farvandskendskab, der indeholdes i Lov af 30. Marts 1906, og som baade under denne Lovs Tilblivelse og senere har givet Anledning til saa mange bitre og velfortjente Bebrejdelser mod Lodsvæsnet fra Skibsfartens Side. Eller med andre Ord: Marineministeriet vil selv komme til at fungere som Højesteret i sin egen Sag, thi Domstolen sættes i Funktion af Ministeren*), og to af dennes højeste sagkyndige Embedsmænd tager Sæde i Retten som Assessorer — maaske netop de samme, som i Forbindelse med Lodsvæsnets Overledelse har taget Initiativet til Sagens Indankning for Sø- og Handelsretten. Man indvende ikke her, at ved Sø- og Handelsretten er den paagældende Sag bleven behandlet lige saa ensidigt af Skibsfarten selv, thi for det første var i hvert Tilfælde de paagældende Skibsførere, der sad som Meddommere, ikke selv interesseret i Sagen, og desuden har vi forvissat os om, at der ved Paadømmelsen for Sø- og Handelsretten deltog lige saa mange Søofficerer som Skibsførere i Voteringen, nemlig to af hver.

Forøvrigt ønsker vi aldeles ikke heri at indeslutte nogen Insinuation om, at Marineministeriet skulde være

forhippet paa at komme til at dømme i sin egen Sag, om det end forekommer os, at man hellere burde have slaaet sig til Ro med Dommen, som den foreligger fra Sø- og Handelsretten, frem for at gribe til en Udvej, der dog maaske kunde give Anledning til forskellige kedelige Fortolkninger. Dette faar imidlertid staa hen, men samtidig forekommer det os dog, at man med Rette kan bebrejde Ministeriet, at dette paa Forhaand engagerede sig saa stærkt med en Sag, med Hensyn til hvis Afgørelse det i alt Fald selv maatte vide, at Marineministeriet kunde komme til at fungere som Overinstans. Det skal nemlig vel erindres, at for Underinstansen var Sagen anlagt af Marineministeriet mod Det forenede Dampskibsselskab.

Kunde man da ikke den Gang have ladet Grønsund Lodseri selv eller dog vedkommende Overlods anlægge Sagen og holdt Ministeriet udenfor?

Det vil sikkert have sin betydelige Interesse at følge den videre Udvikling af denne Sag. Maaske ikke just saa meget for Udfaldets Skyld, thi vi har ondt ved at tænke os, at selv en Overadmiralitetetsret skulde kunne omstyrte Sø- og Handelsrettens klare Afgørelse, men egentlig mere paa Grund af den splinterny Retsfølgning for visse Søsager, som her har aabenbaret sig.

Skibsfarten vil hermed have faaet en ny Opgave at arbejde paa, nemlig den at søge hidført en Ordning, i Følge hvilken samtlige Søsager indankes for Landets Højesteret — en militær Højesteret om end med en nok saa stærkt beskaaret Kompetence vil dog alle Dage være en Uting for Danmarks Skibsfart.

Udenrigsministeriet meddeler, at Gesandtskabet i Madrid i en Beretning af 27. f. M. har henledet Opmærksomheden paa, at der i de sidste Aar er forefaldet hyppig Skibbrud ved Corcubion nær Cap Finisterre. I forrige Maaned er saaledes en norsk Damper paa 4,000 Tons forlist paa en to Mil udenfor Corcubions Havn liggende Banke. Kysten i Nærheden af Corcubion er særlig farlig, fordi Farvandet er opfyldt af mere eller mindre langstrakte Undervandsbanker eller Skær, over hvilke Vandstanden veksler efter Høj- og Lavvande, og som ikke angives paa Søkortene.

Fra G. E. C. Gads Forlag har vi modtaget Nautisk Almanak for 1908, udgivet af J. A. D. Jensen. Almanakens Indhold adskiller sig ikke væsentligt fra tidligere Aargange.

Anholt Havn. Ministeriet for offentlige Arbejder har under 2. d. M. udnævnt Havnefoged N. F. S. Hagen til Havnemester ved Anholt Fiskerihavn fra d. 1. December d. A. at regne.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

*) I en Skrivelse af 7. Januar 1852 fra Justitsministeriet til Marineministeriet hedder det: „... at ligesom Fdn. af 30. April 1806 er udkommen igennem Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, saaledes skønnes det heller ikke rettere, end at Overadmiralitetetsretten efter dens hele Stilling og Virkekreds maa betragtes som nærmest hørende under Marineministeriets Ressort...“

Literatur.

Haandbog i praktisk Sømandsskab af Jens Kusk Jensen, udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Da Kaptajn Kusk Jensens Haandbog første Gang udkom (Aar 1901), blev den modtaget med en Begejstring, som viste, at den afhjalp et stort Savn. Der forelaa jo paa Dansk for Offentligheden intet fuldstændigere Værk om Sømandsskab, og der var derfor ogsaa god Grund til at takke Forfatteren for hans Arbejde. Det vilde endog den Gang have været paa urette Plads, om Bogens svage Sider var bleven fremdraget i nogen højere Grad. Bogen var for god til, at man ikke skulde ønske den al mulig Udbredelse. Nu stiller Forholdet sig derimod noget anderledes. Bogen har faaet en betydelig Udbredelse, dens gode Sider er bleven anerkendt, den har Ærinde til de fleste af vore Sømænd, og den vil forhaabentlig vedvarende faa en stor Betydning som et Opdragelsesmiddel for vor Sømandstand. Det vil da nu være paa sin Plads, om der blev gjort opmærksom paa dens Svagheder. Der turde være saa meget mere Grund hertil, som Mangler maa paavises, inden de kan blive afhjulpet, og desuden indeholder Bogen saa meget godt, at den kan taale en Omtale, som ikke gaar altfor let henover Manglerne. Det er vor Overbevisning, at vi ved at pege paa det mindre heldige i Bogen vil bevæge Forfatteren, for hvis store og uegenyttige Arbejde vi har den største Agtelse, til at overveje dette ved Udarbejdelsen af kommende Udgaver i endnu højere Grad end ved den nu foreliggende. Det vilde imidlertid optage altfor meget af Bladets Plads, om vi skulde gennemgaa alle Enkeltheder og vi maa derfor indskrænke os til i store Træk at gøre vore Bemærkninger og ledsage disse med nogle faa Eksempler.

I det hele taget betegner den nu foreliggende anden Udgave et betydeligt Fremskridt. Saaledes er saa vel Sprog og Retskrivning langt bedre end i første Udgave, medens Stoffet har faaet flere værdifulde Forøgelse og er bedre ordnet end tidligere.

Selv om en Bog som den foreliggende ikke gør Fordring paa at være en Lærebog i Dansk, bør den dog med Hensyn til Sprog og Retskrivning kunne taale en ret streng Kritik. Vort Modersmaal er desværre ikke særligt let at beherske, og dette gælder ikke mindst for vore Søfolk, som efter Konfirmationsalderen næsten fuldstændig er afskaaret fra enhver Lejlighed til boglig Sysse. De Bøger, som gives dem i Hænde, bør derfor i sproglig Henseende være saa gode, at Læsningen deraf kan blive en Kilde til Tilegnelsen af et godt Sprog. Desværre er kun altfor meget af, hvad en Sømand læser, vel sikket til at forvirre hans Begreber om Dansk.

I første Udgave af Haandbogen lod saa vel Sprog som Retskrivning meget tilbage at ønske. Den ny Udgave staar i denne Henseende betydeligt højere og maa have krævet et stort Arbejde. Det forekommer os dog, at der i Begyndelsen af Bogen findes langt flere Omskrivninger og Forbedringer end i de sidste Afsnit. Det ser næsten ud, som om Forfatteren mod Slutningen har manglet Tid eller er bleven træt, hvilket sidste i og for sig ikke undrer os; thi vi véd altfor godt, hvor megen Besvær der er forbundet med en Forbedring af Sproget i en allerede skreven Bog. En fuldstændig Omskrivning vilde i mange Tilfælde have kostet mindre Arbejde og givet bedre Resultat.

Første Udgave viser til en vis Grad Sandheden af Forfatterens Ord, naar han i Fortalen dertil skriver: „..... er det ikke lykkedes mig at give den (Bogen) en saa god Form og Affattelse, som jeg ønskede, og min eneste Undskyldning er, at det stadig falder mig lettere at haandtere et Merlespiger end en Skrivepen“. I

den nu foreliggende Udgave er Sandheden af denne Udtalelse langt mindre iøjnefaldende, og vi kan kun ønske „at Skrivepenen vil blive haandteret lige saa fuldkomment som Merlespigeret“ i de fremtidige Udgaver; thi et saa fortjenstfuldt Arbejde som „Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab“ fortjener ogsaa med Hensyn til Sprog og Retskrivning at være hævet over al Kritik.

I det danske Sømandssprog har ganske naturligt en Mængde fremmede Ord faaet Borgerret, da der ikke findes tilsvarende danske. De fremmede Udtryk, som ikke er ganske almindelige, faar i Bogen gennemgaaende en fyldestgørende Forklaring, og Bogen viser en paa-skønnelsesværdig Bestræbelse efter ikke at bruge fremmede Ord, hvor tilsvarende danske haves. Der kan dog i den Retning gøres endnu mere. Vi skal nævne et Par Eksempler. Pag. 297, hvor Navnene paa Kompassens Inddeling er anført, findes saaledes „Ost nord ost“, „Ost til Syd“ o. s. v. Selv om det maa indrømmes, at disse Navne forekommer ret almindeligt anvendt i danske Skibe, kan det ikke nægtes, at de danske Navne er „Øst-Nord-Øst“, „Øst til Syd“ o. s. v. — det hedder dog endnu Øst og ikke Ost — og der er saa meget mere Grund til paa dette Sted at bruge danske Benævnelser, som Navnene ogsaa staar anført paa Tysk, nemlig „Ost nord ost“, „Ost zum süd“ o. s. v. — Pag. 69 er brugt det nærmest plattyske Ord „Spint“; hvorfor ikke det danske Ord Splint? (Se Molbechs Ordbog eller Øllgaards Materiallære). Pag. 65 staar nævnt „oblique Spanter“. Bogens hele Forklaring herpaa er kort og godt „oblique Spanter = Kantspanter“, men denne yderlig knappe Definition er ikke tilstrækkelig for Bogens almindelige Læsere. Bogen er jo fortrinsvis bestemt til Selvstudium og forudsætter ikke, at der er en Lærer ved Haanden, naar Læseren støder paa noget for ham uforstaaeligt.

Hvad Bogens Stofmængde angaar, har vi mere Grund til at være tilfreds. Bogen har nu faaet en Udvidelse, som gør den ganske anderledes værdifuld end før. Den er saaledes bleven udvidet med følgende Afsnit: Materialer for Skibsbygning og Bygning af Jernskibe; Almindelige Forholdsregler ved Havari paa Rigning og Skib; Om Journalføring og Meddelelser til Rederiet i Havaritifælde; Almindelige Regler for Vedligeholdelse af Skibe og Skibsinventar; Stuvning af Ladning; Forsigtighedsregler ved Ladning; Benævnelser paa Ladning (samt det omtrentlige Rum, som 1 Ton d. w. bestøver); Lidt om Brugen af Farvandsbeskrivelser, Fyrbøger, Vejr- og Faresignaler; Signalering efter Morses System; De mest anvendte Systemer ved Farvands Afmærkning samt et Tillæg med Vejledning i Sejlmagerarbejde. Endvidere har blandt andet Afsnittene: Deplacement, Stabilitet; Manøvrering; Redningsvæsen; Drivanker, Nødror samt almindeligt Ror faaet væsentlige Forøgelse. Endelig er Bogen bleven forøget med mange ny Tegninger og flere vel udførte farvetrykte Tavler. Forfatteren skriver ganske vist i Fortalen til anden Udgave: „Ikke mindst paa Grund af Udvidelsen er Bogen kommet til at indeholde meget, som de unge kun delvis vil kunne forstaa og først senere i Livet faar Brug for.....“; men der er kun Grund til at takke Forfatteren for det ny, som er taget med. Ikke alene har Bogen ved den foretagne Udvidelse faaet forøget Værdi, men den viser tillige den unge fremadstræbende Sømand, at en Styrmand eller Skibsfører, som fuldtud skal være sin Plads voksen, ikke alene i teoretisk men ogsaa i praktisk Henseende bør være i Besiddelse af en betydelig Viden, og derved bliver han ikke saa let som tidligere fristet til at skille sig af med Bogen; thi han vil hurtig faa Øje for, at Bogen indeholder værdifulde Oplysninger, for hvilke han senere i Livet vil faa Brug. Bogen er nu i højere Grad end tidligere egnet til at rokke mangan ung Navigatørs fejlagtige Mening om, at boglig Viden ikke er til synderlig Nytte for en Sømand.

Vender vi os til Ordningen af Stoffet finder vi, at dette nu er lagt til Rette paa en langt heldigere

Maade end tidligere, men at Bogen i denne Retning endnu lader en Del tilbage at ønske i Særdeleshed i de Afsnit, som ikke kan rummes under Begrebet Skibmandsarbejde. Det synes næsten, som om Forfatteren har undladt at lægge en fast Disposition, forinden han begyndte at skrive, eller har undladt at følge en saadan og derved er kommet til at sammenkæde Ting, som kun har meget lidt med hverandre at gøre. Vi skal villig indrømme, at en Bog, der som denne betegner sig som Haandbog og ikke som Lærebog, ikke strengt behøver at have Stoffet ordnet saaledes, at det fremsatte over alt støtter sig til, hvad der tidligere er behandlet i Bogen, men nogle Eksempler vil vise, at Ordningen kunde være bedre. Under Afsnittet „Ankerspil og forskellige Ankermandsvrere“ er det simple Krøbspil omtalt efter det almindelige Ankerspil og Patentankerspillet, skønt det let fattelige burde være omtalt før det mere indviklede, og vi finder det endnu mere besynderligt, at Krøbspillet overhovedet har faaet sin Plads her. Under Krøbspil staar nemlig ikke et Ord om, at det kan anvendes som Ankerspil, og Beskrivelsen af Krøbspillet (se Pag. 201—202) glider uden nogen som helst Afbrydelse over i en Omtale af Ruller i Ankerklyds, Ankring i høj Sø m. m., altsammen noget som ikke har det mindste med Krøbspil at gøre. — Et andet Eksempel: I Afsnittet „Kølhaling, Slip og Dokning“ (Pag. 258—264) støder man paa Skraberens og Patentskraberens Anvendelse ved Rensning af et Skibs Bund, naar Skibet ikke er paa Bedding, i Dok eller ligger overkrænget. I det foregaaende Afsnit „Almindelige Regler for Vedligeholdelse af Skibe og Skibsinventar“, hvor Rustdannelse og Skibbundens Bevoksning er behandlet, vilde Bundskraberne have fundet en mere naturlig Plads. — Ligeledes vilde det forekomme os heldigere, om de ganske elementære Betragtninger over Virkningen af Forsejl og Agtersejl i den første Del af Afsnittet „Vindens Virkning paa Sejl“ (Pag. 235) havde faaet Plads i eller foran for „Manøvrering“ (Pag. 205). Paa dette Sted findes nemlig blandt andet beskrevet, hvorledes man i forskelligt riggede Sejlskibe vender, halsør, ligger bak og letter Anker, for ikke at tale om de i Figur 407 angivne Manøvrer, hvor et Skib under Sejl driver med Strømmen men mod Vinden gennem et snævert Farvand, altsammen noget, som forudsætter, at Læseren har Kendskab til den første Del af, hvad der er omtalt under „Vindens Virkning paa Sejl“ — og derigennem paa Skibets Stilling.

Medens første Udgave havde Figurernes i et særligt Hefte, findes de nu i Teksten. Herved er vundet, at Læseren under sit Studium stadig har Figurernes ved Haanden, en stor Fordel ved en Bog som denne, hvor Figurernes spiller saa væsentlig en Rolle. Figurernes Optagelse i Teksten maa have været forbundet med stor Bekostning, og det maa derfor i højeste Grad paaskønnes, at Indenrigsministeriet og Dansk Sejlskibere-forening har ydet saa stort et pekuniært Bidrag til Bogen, at den kan sælges til en yderst billig Pris. Figurernes Størrelse er gennemgaaende bleven formindsket af Hensyn til Bogens Format, derved er vel nogle af de større bleven lidt utydeligere, men til Gengæld er flere bleven væsentlig forbedret.

Sammenlignes de forskellige Afsnit i kvalitativ Henseende, viser der sig gennemgaaende en betydelig Forskel mellem det, som støtter sig til Forfatterens personlige Erfaring, og de Punkter, i hvilke han drager Nytte af de paa andres Erfaringer grundede Teorier. Bogens Indhold viser, at Forfatteren foruden en beundringsværdig Flid utvivlsomt er i Besiddelse af ganske ualmindelige Evner til at iagttage og til at drage Nytte af sine Iagttagelser, men naar det gælder om at benytte andres Iagttagelser, hvis Værd og Udstrækning han ikke helt og holdent selv er i Stand til at kontrollere, kommer han undertiden til kort. Denne sidste Betragtning kan vist finde Anvendelse paa det meste af første Side i „Stuvning af Ladning“ og om en hel Del af „Vindens Virkning

paa Sejl“. Det første Sted, hvor Forfatteren behandler den Indflydelse, som Ladningens Vægtfordeling om Bord faar paa Skibets Bevægelse i Søgang, er Tallene for smaa paa Grund af, at Begreberne Moment og Inerti-moment er bleven forvekslet. Det andet Sted, hvor Skibets Fremdrivning behandles, forekommer foruden nogle mindre vel valgte Betegnelser en ret uheldig Forveksling af Kraft og Arbejde, og desuden er der næppe taget tilstrækkeligt Forbehold med Hensyn til de forholdsvise smaa Forandringer i Skibets Fart, indenfor hvilke de fremsatte Regler gælder.

Af Skrivefejl har Bogen forholdsvis faa. Medens Fejl som de, der staar Pag. 292. 4. og 5. Linie fra neden, er ret uskadelige, fordi de efterfølgende Tal til Dels viser Meningen, bliver en Fejl som 25 600 Pag. 288, 10. Linie fra neden uheldigere, og en mere end tvivlsom Paastand, som findes paa Tavlerne over „Natsignaler og Taagesignaler for Skibe“ samt „Dagsignaler for Søfarende“, burde ikke findes i Bogen. Paa disse Tavler staar nemlig to Steder, at et Skib, der er grundstødt, som Taagesignal skal benytte 1 lang Tone, efterfulgt af 2 korte. Dette er næppe rigtigt; det nævnte Taagesignal maa — Kabeldampere danner dog maaske en Undtagelse — kun gøres, naar Skibet er let (Se Internationale Søvejsregler, Artikel 15, Punkt e).

At der i Bogen findes yderst faa Trykfejl og i hvert Fald næppe nogen, som kan virke forstyrrende paa Meningen, vidner om, at der under Bogens Trykning er anvendt et meget betydeligt Arbejde paa Korrekturlæsning og Kontrol.

Bogens Udstyrelse er særdeles god, det eneste vi yderligere kunde ønske i den Retning er et mindre sart og maaske stærkere Bind. Hvorfor ikke forsyne Bogen med et Bind beklædt med farvet Shirting? Saadanne Bind anvendes meget almindeligt paa lignende engelske Bøger og er ret billige, stærke og tillige pyntelige. Det maa imidlertid paaskønnes, at Bogen nu kan købes indbunden, medens første Udgave kun forelaa i Handelen i heftet Tilstand.

Vi er hermed færdig med vor Omtale af Bogen, og med velberaad Hu har vi gjort den en Del mere indgaaende, end den Art Anmeldelser plejer at være. Ogsaa i en anden Henseende er vi kommet lidt udenfor det sædvanlige, idet vi i en ganske væsentlig Grad har fæstet vort Blik paa Bogens svage Sider. Vort Formaal hermed har imidlertid været ret nærliggende. Kusk Jensens Bog betegner jo ubestridt et fortrinligt Hjælpe-middel ved vore Sømænds Optragelse og tilmed i Grunden en helt ny Fase indenfor vor Faglitteratur. Men netop derfor har vi først og fremmest ønsket at bidrage vort til, at Bogen i en fremtidig Udgave kan komme til at foreligge i en endnu mere fuldkommen Skikkelse end den nærværende, og naar vor Anmeldelse bærer Præget heraf i saa udstrakt Grad, som Tilfældet er, saa har vi, foruden at forfølge det ovenfor nævnte Formaal, sandsynligvis tillige imødekommet de Krav, som Forfatteren selv vilde stille til en virkelig Anmeldelse af hans Værk.

Enhver fremadstræbende Sømand bør sætte sig ind i Bogens Indhold. Den indeholder allerede nu saa overordentlig meget godt, at Manglerne i Sammenligning dermed er mindre væsentlige. Den koster i indbunden Stand kun 6 Kr., et i Forhold til Bogens Værdi meget ringe Beløb.

The Baltic and White Sea Conference

afholdt Torsdag d. 24. Oktober og følgende Dage sit ordinære Aarsmøde i Hamburg under Ledelse af Direktør Chr. Kronman.

Den i sidste Nummer af Bladet gengivne Aarsberetning samt Regnskabet godkendtes.

Klareringsgebyrer i danske Havne. I Tilslutning til Aarsberetningens Omtale af tyske Klareringsafgifter ønskede Mr. Denholm, Greenock, at Konferencens københavnske Komite vilde vende sin Opmærksomhed mod de tilsvarende Forhold i danske Havne. Efter at Konsul Johan Hansen nærmere havde gjort Rede for de danske Mæglerforhold, blev Spørgsmaalet paa Dirigentens Forslag henvist til den københavnske Komite til nærmere Undersøgelse.

Næste Aarsmøde. Paa Forslag af den norske Skibsreder Hannevig vedtoges det, at det næste ordinære Aarsmøde skal afholdes i Stockholm. Samtidig meddelte Dirigenten, at Bestyrelsens aarlige Møder fremtidig vil blive afholdt mindst to Maaneder forinden Konferencens ordinære Aarsmøder.

Strejkeklausulen. Efter to Dages Forhandlinger mellem et Bestyrelsesudvalg og Repræsentanter for de britiske Kuleksportører og kontinentale Importører var det lykkedes at tilvejebringe en fælles Basis for en saadan Klausul, der nærmest støttede sig til det tredje af de Forslag, der var udarbejdet paa Konferencens Initiativ*). Efter at Konferencens juridiske Konsulent, Mr. Temperley, havde gjort Rede for Resultatet af Udvalgets Arbejde, vedtoges det at udsætte Forhandlingen om dette Spørgsmaal til den følgende Dag, da Forslaget vilde foreligge trykt.

Baltcon Certepartiet. Konsul Johan Hansen indledede en Diskussion om forskellige foreslaede Ændringer i Baltcon Certepartiet. Den første af disse tog Sigte paa en Klage fra Humber Købmændene, over at disse ikke var stillet paa lige Fod med de skotske Eksportører med Hensyn til den undtagne Lastetid. Efter nogen Diskussion vedtoges det at indsætte en Note i Marginen til Klausul 5 A: „at Humber ports 2 p. m. Saturday to 6 a. m. Monday excepted, unless used“. Samtidig vedtoges det at indsætte Ordene: „unless used“ i den „skotske“ Klausul.

Et Spørgsmaal om Foranstaltninger i Anledning af Tonnageophobningen i Grimsby og Eksportørernes Fortolkning af hvilke Hindringer, der unddrog sig deres Kontrol, blev skudt ud indtil videre.

Et Forslag om Indsættelsen af en Voldgiftsklausul (med Hensyn til Lastehavnen) i Certepartiet blev efter nogen Forhandling vedtaget, dog saaledes at Klausulen kun skal finde Anvendelse i de Tilfælde, hvor Sagen drejer sig om en Sum af ikke over £ 50.

Mr. Noble, Newcastle, meddelte Konferencen, at Forhandlingerne om Indførelsen af et Baltcon Certeparti for Wales havde gjort gode Fremskridt. Paa hans Forslag vedtoges en Godkendelse af Certepartiet samt at anmode The Documentary Committee om at lade det træde i Kraft.

Ensartet Timecharter. Efter at Dirigenten havde givet nærmere Meddelelse om Bestyrelsens Arbejde i denne Sag, vedtoges det, at Certepartiet, forinden det traadte i Kraft, skulde forelægge Konferencen til Godkendelse.

Nyt Fosfatcerteparti. Mr. Siebert, Antwerpen, forelagde det ny Certeparti og oplyste, at den eneste Uoverensstemmelse, der endnu bestod mellem Bestyrelsen og Købmændene i Antwerpen, angik Bødebestemmelsen for Misligholdelse af Certepartiet. Købmændene ønskede at bibeholde den gamle Klausul, i Følge

hvilken Bøden andrager Brutto Fragtens Beløb, hvorimod Bestyrelsen ønskede at indføre den sædvanlige Bestemmelse, hvorefter Bøden skal ækvivalere det lidte Tab, dog ikke ud over Brutto Fragtens Beløb. I Tilslutning hertil meddelte Dirigenten, at Bestyrelsen havde accepteret det ny Certeparti med Undtagelse af den nævnte Klausul og opfordret Mr. Siebert til at fortsætte Underhandlingerne, hvilket Standpunkt blev tiltraadt af Konferencen.

Mægleres Adgang til at blive Medlemmer. Fra Skibsreder W. Hansen, Bergen, forelaa følgende Forslag til Lovændring: „Andre end Skibsredere kan blive Medlemmer af Konferencen paa Forslag af tre Bestyrelsesmedlemmer, for saa vidt Forslaget vedtages paa det aarlige Bestyrelsesmøde.“

Fredag d. 25. Oktober.

Forslaget støttedes af Skibsrederne Sass, København, Konsul Johan Hansen, Dekkers, Rotterdam, o. fl., medens en Række Medlemmer, deriblandt navnlig Meier, Kristiania, Mail og Denholm talte stærkt imod det. Sluttelig forkastedes Forslaget med 31 Stemmer mod 30.

Medlemsbidraget. Paa Forslag af Skibsreder W. Hansen vedtoges det, at der fremtidig for Skibe, der i Aarets Løb kun foretager én Østersørejse, skal tilbagebetales det halve af vedkommende Skibs Aarskontingent.

Strejkeklausulen. Mr. Noble forelagde for Konferencen det Forslag, der havde været omtalt den foregaaende Dag, idet han betonede, at hvad Skibsrederne her havde opnaaet, nærmede sig stærkt til Minimum. Dog havde Forhandlingerne for saa vidt været tilfredsstillende, som man havde faaet anerkendt visse Principer, der stedse havde ligget Konferencen stærkt paa Sinde. Forinden man var bleven enig om den nøjagtige Ordlyd for disse Principer, skulde Spørgsmaalet imidlertid ikke være bindende for nogen af Parterne.

Paa Forslag af Direktør Schuldt, Flensborg, vedtoges det derefter at bemyndige Bestyrelsen til at indlede Underhandlinger for at faa vedtaget en Strejkeklausul for Kulcertepartier paa Basis af det Konferencen forelagte Forslag.

Stuvningsforhold i Sverig og Finland. Efter en Del Forhandling blev vedtaget to Resolutioner, i Følge hvilke Konferencen tilsiger sin Støtte til de Stevedorer, der er Medlemmer af den finske Stevedore Federation og de svenske Stevedor Selskaber, som anbefales af den svenske Dampskibsrederiforening.

Lørdag d. 26. Oktober.

Oplægning af Tonnage i ugunstige Sæsoner. Skibsreder Grothmann, Hamburg, stillede en Række Forslag gaende ud paa, at Rederne for at hindre Fragterne i at gaa under et lønnende Niveau skulde enes om at oplægge deres Skibe, naar Minimumsrateerne ikke lod sig opnaa, og at det herved opstaaede Tab skulde refunderes af et Fond, til hvilket Rederne skulde bidrage med 6 d. pr. Brutto Ton af deres Skibe.

Der udspandt sig om dette Spørgsmaal i Forbindelse med Spørgsmaalene om Minimums Rate og en eventuel Indførelse af et Rabatsystem for de Befragtere, der sluttede med Conference-Redere, en lang Diskussion, af hvilken det fremgik, at Spørgsmaalet om Oplægning trods al teoretisk Interesse ikke kunde anses som gennemførligt i Praksis. Til Slut henvistes hele Spørgsmaalet til nærmere Behandling i Konferencens københavnske Komite.

*) Vedkommende Forslag findes gengivet i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 39 af 26. Septbr. d. A.

Valg af Præsident og Vice-Præsident. Til Præsident og Vice-Præsident genvalgte enstemmigt Skibsreder Ad. Carl, Kjøbenhavn, og Mr. Cairns, New-castle.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 21/1907, afsagt d. 24. Oktober 1907. Overretssagfører V. S. Salomonsen, Aktor mod Tiltalte Skibsfører C. A. L.

I Midten af August d. A. var Dampskibet „Margrethe“ af Aalborg, der er bygget i 1882 af Jern og maaler 1,241 Brutto Register-Tons, paa Rejse fra Aalborg til St. Petersborg. Den 14. August Kl. 12²⁰ Em. passeredes Skanør Fyr i en gisset Afstand af 4 Kml. Vinden var VSV. frisk Kuling, Søen moderat, Luften noget diset. Der styredes dev. S. 11⁰ V., idet man skulde udenom Falsterbo Rev. Dette er afmærket med to Vagere, en nordligere ved Revets vestligste Pynt med to nedadvendte Koste og en anden (Hildagrundens Vager) c. 2 Kml. længere mod Sydøst med en Ballon og en opadvendt Kost. Det var Hensigten at passere Syd om Revet indenfor Falsterbo Fyrskib mellem dette og Hildagrundens Vager, som ligger indenfor (Nordvest for) Fyrskibet i en Afstand af kun c. 1 Kml. fra dette. Omtrent 1/2 Time efter at Skanør Fyr var passeret — Skibets normale Fart er 8 Kml. i Timen, og Strømmen var modgaadende, Skibet kunde derfor højst have udløbet 4 Kml. — fik man Falsterbo Fyrskib i Sigte, og Kursen ændredes da straks til SSØ. i Retning af Fyrskibet. Et Øjeblik efter saa Kaptajnen, der opholdt sig alene paa Broen sammen med Rorgængerens, den nordligste Vager, som han imidlertid antog for Hildagrundens Vager, og han styrede nu efter den uden at give Agt paa Fyrskibet. Der var ingen Mand paa Udkig, og den vagthavende Styrmand var beskæftiget forude. Efter at have holdt Kursen SSØ. i c. 1/4 Time og saaledes være kommen c. 2 Kml. frem i denne Retning, ændrede Kaptajnen, da han var tværs af Vageren, Kursen til ØSØ. i den Tro, at han var Syd for Revet. Noget efter gik han, idet han varskoede Rormanden om at passe paa, hen for at se, om Loggen var stillet rigtig, og medens han var borte fra Broen, mærkedes pludselig to lette Stød; Kaptajnen sprang derfor atter op paa Broen, beordrede Bagbords Ror og halv Kraft i Maskinen. Da Skibet vedblivende holdt Fart, slog han atter fuld Kraft og gik videre med en Kurs af SSØ. Ved Grundstødningen havde han opdaget sin Fejltagelse og saa nu Hildagrundens Vager om Styrbord. Da Falsterbo Fyrskib pejledes i VNV., sattes Kursen atter ØSØ., og Rejsen fortsattes uden nogen som helst nærmere Undersøgelse, idet Kaptajnen ikke troede, at Skibet havde lidt nogen Skade. Ved fire Tiden om Eftermiddagen opdagedes imidlertid, at der kom Vand i Kahytsgangen gennem Pejlerøret fra Stortanken; ved Pejling fandtes For- og Stortank fulde af Vand, og en Del Vand i Maskintanken, medens den øvrige Del af Skibet var læns. Ved Pumpning kunde Stortank og Maskintank til Dels holdes læns, men ikke Fortanken. Man turde derfor ikke fortsætte Rejsen, men vendte efter afholdt Skibsraad om og gik til Kjøbenhavn. Det viste sig ved Undersøgelsen, at Skibet havde faaet en Del Buler og Lækager i Pladerne, hvis Reparation er anslaaet at ville koste c. 15,000 Kr., medens Ladningen ikke havde taget Skade. Skibet var forsikret for c. 130,000 Kr.

Efter afholdt Søforhør i Anledning af det passerede er Skibsfører L., der er født d. 26. Oktober 1851 og ikke funden forhen straffet, nu under nærværende Sag sat under Tiltale i Henhold til Sølovens § 293.

Tiltalte har forklaret, at han, der i de sidste 14 Aar har ført Skibe paa Nord- og Østersøen og derfor er

særdeles godt kendt i det paagældende Farvand, vidste god Besked med de to Vagere, og at han inden Grundstødningen kun havde lagt Mærke til den ene Vager, uagtet han med den Kurs, han holdt, skulde passere den nordlige lige saa nær eller endog nærmere end den sydlige. Han har i Retten maattet erkende, at han efter sine Beregninger om den udløbne Distance ikke kunde være naaet til Hildagrundens Vager, men netop kun til den nordligere Vager den Gang han ændrede Kursen til ØSØ. Han vil imidlertid ikke have tænkt herover, men navigerede som han gjorde i Tillid til, at det var Hildagrundens Vager, han saa. Han har afgivet den Forklaring, at det var blevet ret diset, og at han havde ment at se en Ballon paa Vageren, samt at han gik ud fra, at denne Iagttagelse var rigtig. Ved de af 2den Styrmand H. Jensen og Rorgængerens Matros Chr. Iversen afgivne Forklaringer, hvis Rigtighed Tiltalte ikke har turdet benægte, er det godtgjort, at det ikke var mere diset, end at man i Tiden før Grundstødningen kunde se baade Landet og Falsterbo Fyrskib; det sidste Vidne har derhos forklaret, at han, inden Kursen ændredes, havde set to forskellige Vagere om Bagbord, men han lagde ikke nærmere Mærke til dem.

Selv om Tiltalte har ment at se en Ballon paa den ofte omtalte Vager, og selv om det, som Tiltaltes Defensor saa stærkt har hævdet, i Almindelighed er undskyldeligt at stole ret kritikløst paa sine Sansindtryk, findes Tiltaltes Fejlsyn ikke at kunne diskulpere ham i nærværende Tilfælde, lige saa lidt som den Omstændighed, at han ofte tidligere har passeret Stedet og troede at være kendt. En Skibsfører, der i diset Vejr gaar om Falsterbo Rev indenfor Fyrskibet, har en særlig Pligt til paa dette Sted at være i højeste Grad opmærksom. Tiltalte, som uden at se paa Kortet, uden at betænke at han, med den Fart Skibet gjorde, ikke kunde være kommen ned til Sydenden af Revet, og uden at tænke paa at Fyrskibet endnu var i saa lang Afstand fra ham, at ogsaa dette maatte vise ham, at han ikke var naaet Hildagrundens Vager, findes at have gjort sig skyldig i en saadan Forsømmelighed, at han ikke vil kunne undgaa at idømmes en Bøde efter Sølovens § 293, idet det ikke kan antages, at han i den korte Afstand, hvori han har befundet sig fra Vageren, da han ændrede Kursen til ØSØ., havde kunnet gøre sig skyldig i nogen Forveksling, hvis han havde anvendt den fornødne Opmærksomhed.

Under Hensyn til den forholdsviis mindre betydelige Skade, der er forvoldt, og til den Omstændighed, at Tiltalte, der efter sin egen Forklaring har sejlet i 22 Aar som Skibsfører uden noget Uheld af lignende Art, er godt anbefalet af et tidligere Rederi, findes Bøden at kunne sættes til 50 Kr.

Tiltalte vil derhos have at betale Aktionens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Det Marked, som i den forløbne Uge hovedsagelig har tildraget sig de fleste danske Rederes Opmærksomhed, er Østersøen, idet en betydelig Del vigtige Eksportpladser nu snart vil gaa ud af Sagaen for denne Sæson, og for de Laster, der endnu skulde og skal afskibes inden Navigationens Ophør, har Rederne kæmpet til det yderste for at opnaa de højeste Rater. Der er i Virkeligheden i mange Tilfælde ogsaa betalt udmærkede Fragter for prompte Baade, og i adskillige Tilfælde er det gaaet særdeles haardt ud over Fragtspekulanterne. Da Frostene nu har meldt sig, vil en Del af de nordlige Havne i Botten lukke med det allerførste, og St. Petersborg har næppe heller længe igen. Kornraten fra sidstnævnte

Plads har ikke vist nogen særlig Aktivitet, og medens dette skrives er 1/6 Hvedebasis til London, 1/7 $\frac{1}{2}$ Rotterdam, Amsterdam det højst opnaelige, medens der for Træløst fra Kronstadt kan betinges omkring 33/ D/B., 35/6 $\frac{1}{3}$ Boards til London eller Hull. De sydligere Havne i Østersøen viser derimod ikke overdrevent meget Liv endnu, idet Eksportørerne uden Tvivl venter at kunne sikre sig billigere Tonnage, efterhaanden som de nordligere Havne lukker. Andre evropæiske hjemgaaende Markeder ligger derimod ganske overordentlig flovt, og særlig udviser Sortehavet en for Aarstiden ganske umaadelig Mathed, hvilket naturligvis indvirker paa Middelhavsfragterne. Vender vi Blikket til den anden Side af Atlanterhavet, da ligger Markederne derovre paa det nærmeste uforandret, og Nordamerika har fragtet ret livligt for denne og næste Maanedes Lastning, medens La Plata for indeværende Aar kun slutter lidt, men for de tre første Maaneder af næste Aar synes der at skulle blive en meget betydelig Eksport, og det er nok muligt, at Flertallet af de Dampere, som ellers besejler Sortehavet og Middelhavet, vil søge herud. Desværre mærkes det allerede paa Kulfragterne udefter, at der kan ventes Liv i Returfragterne, thi Raten fra Cardiff til La Plata er nu faldet til 13/6 pr. November, 12/9 pr. December.

Det østlige Marked er flovt, særlig Indien, hvor Hungersnød siges at staa for Døren i mange Distrikter. Eksporten af Hvede etc. fra Bombay og Kurrachee er ganske indstillet. Kalcutta er lavere paa Basis af 22/6 Dundee. Rispladserne fragter kun lidt paa Basis af omkring 23/6 fra Birma.

Sortehavet etc. er ligeledes meget deprimeret uden nævneværdigt Begær for Korn fra de russiske Havne, men for Erts sluttedes enkelte Dampere til saa elendige Rater som 7/ fra Nikolajeff, 9/3 fra Poti til Rotterdam. Sulina har derimod fragtet lidt, men Raten er kun 7/ Basis L. H. A. R., 7/6 Hamburg. Fra Azov er Ladning næsten uerholdelig. For en 3,500 Tons Baad betales 10/ til Danmark, og for en 5,700 Tons Baad saa lavt som 8/9 til Emden og Weser.

Middelhavet har fragtet en meget auseelig Række Dampere i Ugens Løb, men Raterne er gennemgaaende daarlige særlig for store Baade. For Bomuldsfrø fra Aleksandria betales kun 6/3 Hull, 6/9 London, 8/9 Bremen. Blandt Ertsbefragtningerne nævnes 6/6 à 7/ fra Grækenland til Glasgow, Middlebro eller Rotterdam, 7/3 Huelva/London, 8/ Karthagena/Filadelfia eller Baltimore (full terms). Fra Sicilien til Hamburg kan faas 10/ Dødvægt Basis, én Ladeplads. Fra Bilbao betales for Erts 4/3 til Cardiff, 5/6 Middlebro eller Rotterdam.

Nordamerika har vist mere Aktivitet helt igennem, og Raterne er fuldtud hævdet. For Korn fra Baltimore sluttedes der til 2/1 $\frac{1}{2}$ Antwerpen eller Rotterdam og for Bomuld fra Wilmington til 27/6 Liverpool eller Bremen, 30/ fra Savannah. En Mængde Dampere sluttedes for Kul ikke alene til Vestindien etc. men ogsaa til Vestkysten til Brug for Flaaden. Der blev bl. a. betalt 5,80 Dollars til San Francisco, 5,65 Callao. Fra Golfen betales fremdeles 11/3 à 11/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet pr. November, 11/ pr. December. Tømmerfragterne er ikke rigelige.

La Plata er fremdeles livløs for November/December Lastning paa Basis af 8/7 $\frac{1}{2}$ à 8/9 til udsøgt Havn fra Buenos Aires, men for Lastning pr. 15. Januar/15. Februar betales omkring 15/, pr. 15. Februar/15. Marts 15/ à 16/ fra San Lorenzo Grønsen til U. K. eller Kontinentet, og det lader til, at der vil blive en livlig Eksport.

Østersømarkedet har været livligt for de nordlige Havnes Vedkommende, og der har været sluttet mange gode Fragter. Saaledes betales f. Eks. Frs. 42 D/B., $\frac{1}{4}$ Boards Haparanda/Calais (725), Frs. 38/40 D/B., $\frac{1}{2}$ Boards Nordfinland/Antwerpen, 35/ D/B. B. Frederikshavn/Kings Lynn (350). Fra St. Petersborg er der ikke megen Tid tilbage nu af Sæsonen, og der lader til at

være en Del at afskibe endnu, særlig Træ. Der er sidst betalt 31 Mk. pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, Frs. 40, til Brügge, 38/6 pr. Favn Kortprope til Kulhavn paa Englands Østkyst. For Korn er der endnu ikke betalt over 1/6 Hvedebasis til London. Riga er flovt paa Basis af 26/ D/B. til London eller Hull, Frs. 32 D/B., $\frac{1}{3}$ Boards til Antwerpen, Frs. 18 Hør til Dunkerque eller Ghent. Libau har sluttet lidt til Rotterdam, først til 1/3 Havrebasis, derpaa til 1/1 $\frac{1}{2}$ og 1/0 $\frac{3}{4}$, idet man mener, at Losningen nu vil gaa bedre, og Strækken efterhaanden ophøre. Til London kan ikke en Gang faas 1/. De tyske Havne har ikke særlig meget at byde paa; Königsberg har sidst betalt 1/6 Hvedebasis til London eller Rotterdam.

Kulfragterne har givet noget efter til Middelhavet, men til Østersøen er de paa det nærmeste uforandret. Fra Østkysten sluttedes der bl. a. til 5/3 Tyne/Stockholm (2,000), 6/3 Tyne/Helsingfors (2,800), 4/6 Blyth/Neufahrwasser (4,000), 5/6 Boness/Libau (2,250), 7/ Blyth/Pernau (1,800), 4/6 à 4/9 Tyne eller Blyth/ prima dansk Havn, 5/ à 6/6 Smaahavne, 8/9 Burntisland/Nizza (2,000), 10/ Hull/Arcona (4,000), 8/3 Tyne/Aleksandria. Fra Cardiff betales 5/3 Bremerhafen, 7/ Rouen (1,500), 6/6 Lissabon (1,500), Frs. 9 à 9 $\frac{1}{2}$ Marseille, 8/4 $\frac{1}{2}$ à 8/9 Genua eller Savona, 8/ à 8/6 Aleksandria, 8/ à 8/3 Port Said, 9/6 Colombo, 8/ Cape Verde, 13/6 La Plata pr. November, 12/9 pr. December.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til Nordsø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne er ikke egentlig sket nogen væsentlig Forandring fra sidste Uge udover den med Aarstiden naturlige Slutning af Farten paa Bottenhavet. Som Modvægt herimod er der imidlertid paany solgt en Del Træ og andre Varer til Transport med Sejlere, saa at der ikke har været Mangel paa Ladninger for den fremkomne Tonnage, og Raterne i denne Fart har i de fleste Tilfælde holdt sig stabile, saa at der kun i enkelte Tilfælde, hvor Rederen har været nervøs, er sluttet under Raterne. Returfragterne for Clay har holdt sig godt, og der er fremdeles flere Ladninger i Markedet, medens Oljekager og Kul etc. er vigende nærmest paa Grund af at Kulimportørerne holder sig tilbage i Forventning om yderligere Nedgang i Kulpriserne.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

85 Stdr. Stav Frederikstad/Themsens 28/, 85 Stdr. Kortprope Porsgrund/Leithfjord 20/, 115 Stdr. D/B., Boards Holmestrand/Grimsby 24/, 340 Tons Byg Nakskov/Kristiania 5 Kr., 240 Tons Byg Kallundborg/Østnorge 5 $\frac{1}{2}$ Kr., Option Kulplads 1/4 $\frac{1}{2}$, 300 Tons Benmel Mariagerfjord/Berwick on Tweed 6/3, 230 Tons Kartoffler Rønne/West Hartlepool 9/6, 220 Tons Kartoffler Harlingen/Laurvig 7 Kr., 280 Tons Skifer Portmadoc/Kjøbenhavn 11/6, 360 Tons Kul Charlestown/Nakskov £ 7.15, 280 Tons Sukker Hamburg/Exeter 9/, 370 Tons Clay Charlestown/Granton 6/6, 240 Tons Tagsten Amsterdam/Kjøbenhavn 7/6, 360 Tons Clay Fowey/Hamburg 8/6.

Angaaende de mindre Skibe, da synes det atter at være lidt flovere fra de tyske Østersøhavne, og det er i Øjeblikket noget vanskeligt at slutte Skibe, som ikke ligger paa Pladserne; fra Stolpmünde er sluttet for Havre til Sundhavn 6 Mark og noget lignende vil kunne gennemføres fra Colberg og Rügenwalde; fra de øvrige Pladser er ikke sluttet til under de i forrige Beretning nævnte Rater. Fra Flensborg Fjord, Neustadt noteres for Hvede til Königsberg 5 $\frac{1}{2}$ à 6 Mark, Memel 6 à 6 $\frac{1}{2}$ Mark samt til Sundhavn 4 $\frac{1}{2}$ Mark.

ab Kjøbenhavn ligger det ret flovt; der er sluttet nogle Skibe for Hvede til Åhus 15 Øre, Randers 15 og 16 Øre, Malmø 8 Øre, samt for Bomuldsfrøkager til Sakskjøbing 18 Øre; nogen særlig Bedring ellers i Markedet tør man vist iøvrigt ikke vente.

ab de svenske Sundhavne er det smaat med

disponible Laster, der noteres pr. 15. November til Kiel 3 $\frac{1}{2}$ Mark, Rendsburg 3 $\frac{1}{2}$ à 3 $\frac{3}{4}$ Mark, Grenaa 3 $\frac{1}{2}$ Kr.

ab Sydsverig noteres til Aberdeen 8/ for Bloksten, endvidere til Haderslev 4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{3}{4}$ Mark, Stettin, 4 $\frac{1}{4}$ Mark, Königsberg 4 à 4 $\frac{1}{4}$ Mark for Gadesten, Kiel 5 Mark Kantsten, samt Tømmer til Aalborg og Faaborg 10 à 11 Øre pr. Kbfd.

ab Bornholm er der en Del Laster i Markedet fra Hasle og Rønne særlig til danske Provinshavne, for hvilke ret gode Fragter vil kunne gennemføres.

Ugens Havarier.

Apollo, 3/m. Skounert af Marstal, kom paa Rejsen fra Kristianssand til Stettin med en Ladning Sten paa Grund lidt Nord for Helsingør i tæt Tange; blev senere bragt flot af Svitzerdampere "Bieu" og indslæbt paa Helsingør Red, tilsyneladende uden Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 5. ds. blev Fragtdampere "Santa Maria", bygget af Flensborg Skibsbygningselskab for Regning Det sydamerikanske Dampskibsselskab i Hamburg, sat i Vandet. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 446' 0", Længde mellem Perpendikularerne 425' 0", største Bredder 55' 22", Dybde til Hoveddækket 32' 0", Lastevne e. 9,000 Tons.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsprovantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 5. Novbr.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 1. ds. fra Riga. — Alexandra, Rabe, p. Exeter 1. ds. hertil. — Algarve, Borries, afg. Riga 2. ds. til Rouen. — Auglo Dane, Wieneke, ank. hertil 5. ds. fra Riga. — A. N. Hausen, Paaske, ank. Lienta 31. Oktbr. fra Bari. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 28. Oktbr. herfra. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 15. Oktbr. til Filadelfia. — Arno, Strubberg, ank. hertil 3. ds. fra Messina. — Axelhuus, Soeberg, ank. hertil 4. ds. fra Liban. — Baron Stjerneblad, Kofod, ank. hertil 3. ds. fra Königsberg. — Beira, Lunge, afg. herfra 4. ds. til St. Louis. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. St. Petersburg 2. ds. herfra. — Christian IX, Holm, afg. Reval 2. ds. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 30. Oktbr. fra Kristiania. — Dagmar, Bogvad, p. Dartmouth 2. ds. hertil. — Douro, Mortensen, afg. herfra 2. ds. til Sunderland. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 19. ds. til Kristiania. — Frederik, Thomsen, afg. London 2. ds. til Aalborg. — Garonne, Kromann, afg. Dunkerque 2. ds. hertil. — Georgios I, Sørensen, afg. Windau 5. ds. til Liban. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 29. Oktbr. fra Kristiansand. — Hengest, Harder, ank. Sunderland 2. ds. herfra. — Hjelm, Sørensen, ank. Norrkøping 3. ds. fra Stockholm. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Messina 29. Oktbr. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 31. Oktbr. fra Königsberg. — Kasan, Hausen, ank. London 3. ds. herfra. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 18. Oktbr. til New York. — Kiev, Jørgensen, ank. Malaga 4. ds. fra Deuia. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 2. ds. fra Havre. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 31. Oktbr. fra Liban. — Louise, Kruse, ank. Havre 3. ds. fra Rouen. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 31. Oktbr. fra Filadelfia. — L. P. Holmblad, Swane, ank. Boston 2. ds. fra Kristiania. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 4. ds. fra Danzig. — Moskow, Meldahl, ank. hertil 3. ds. fra Skutskar. — Nicolai II, Kaas, afg. Kristiania 31. Oktbr. til Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ank. Antwerpen 2. ds. fra Dunkerque. — Nordjylland, Kragh, p. Holteau 4. ds. til Hull. — O. B. Suh, Frisenette, ank. St. Petersburg 24. Oktbr. herfra. — Omsk, Jønsen, p. Brunsbüttel 4. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6. ds. — Perm, Christensen, ank. Libau 2. ds. fra Hull. — Pregel, Olsen, p. Brunsbüttel 3. ds. for St. Petersburg. — Riberhuus, Bonnellykke, ark. hertil 4. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, p. Dartmouth 2. ds. hertil. — Thyra, Mikkelsen, afg. Newcastle 2. ds. for Genoa. — Tiber, Beck, ank. St. Louis 4. ds. fra Finland. — Tyr, Thaning, ank. hertil 3. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 2. ds. for New York. — Valdemar, Johansen, afg. Antwerpen

3. ds. hertil. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. St. Petersburg 1. ds. fra Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. St. Petersburg 4. ds. til Riga. — Ceres, Gad, afg. Akureyri 2. ds. sydgaende. — Holar, Swan, afg. Seydisfjord 30. Oktbr. til Reykjavik. — Laura, Aasberg, afg. Reykjavik 27. Oktbr. til Vestlandet. — Skalholt, Larsen, paa Rejse fra Øfjord til Reykjavik. — Tjaldur, Røtke, afg. herfra 5. ds. til Leith. — Vesta, Gottfredsen, afg. Bordeyri 3. ds. til Reykjavik.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cardiff 1. ds. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. London 4. ds. til Sunderland. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Newport 1. ds. til Buenos Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Newcastle 27. Oktbr. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. St. Petersburg 4. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Riga 27. Oktbr. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Dunkerque 1. ds. — Wladimir Sawin, Curstensen, ank. Hull 28. Oktbr. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. St. Petersburg 3. ds. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 4. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 25. Oktbr.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. Gamlekarleby 26. Oktbr. — Sigurd, Petersen, afg. Sunderland 1. ds. — L. H. Carl, Petersen, afg. Cronstadt 3. ds. — Erik II, Mahneke, afg. Blyth 5. ds. — Volmer, Jørgensen, afg. Burntisland 2. ds. — Dan, Petersen, ank. Swansea 30. Oktbr. — Uffe, Lorenzen, afg. Stettin 5. ds. — Knud II, Meyer, ank. Nantes 26. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ank. St. Petersburg 30. Oktbr. — Ragnar, Holst, ank. Stettin 4. ds. — Skjold, Mathiesen, ank. Hull 23. Oktbr. — Halfdan, Hansen, ank. Kungsgaarden 5. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. Aarhus 4. ds. — Svend II, Jensen, ank. Stettin 5. ds. — Harald, Schmidt, afg. Bordeaux 5. ds. — Magnus, Hveysel, ank. Kuivusaari 30. Oktbr. — Ivar, Juul-Larsen, ank. Calais 29. Oktbr.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. St. Sewan 5. ds. — Vagn, Mahneke, ank. Bona 29. Oktbr. — Ulf, Drescher, ank. Nederkalix 29. Oktbr. — Leif, Huus, afg. Sunderland 5. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Korsør 4. ds. — I. N. Madvig, Halm, ank. Blyth 2. ds. — Hamlet, Reese, ank. Aalborg 4. ds. — Helge, Olsen, afg. Cronstadt 3. ds. — Rolf, Olsen, afg. Grimshy 2. ds. — Niels R. Finson, Mathiesen, ank. Cronstadt 2. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sunderland 3. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Calais 2. ds. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 2. ds. — Elua, Rathje, ank. Swansea 2. ds. — Theresen, Larsen, ank. Antwerpen 31. Oktbr. — Simone, Møller, afg. Wear 1. ds. — Jeanne, Jørgensen, ank. Ghent 2. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 31. Oktbr. — Vera, Riso, ank. Dunkerque 30. Oktbr.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Reval 3. ds. — Nancy, Nielsen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 1. ds. til St. Petersburg. — Nautik, Nielsen, ank. Abo 4. ds. — Nordsoen, Gram, ank. Alexandrowsky 31. Oktbr. — Nexos, Basse, afg. Wiborg 5. ds. til Nantes. — Fylla, Christensen, ank. Borgå 4. ds. — Gerda, Iversen, afg. Marseille 31. Oktbr. til Stockholm. — Hebe, Pedersen, passeret Quessant 4. ds. til La Rochelle. — Cito, Thøgersen, ank. Boston 2. ds. — Napoli, Brinch, ank. Königsberg 29. Oktbr. — Bodil, Larsen, ank. Abo 2. ds. — Dagmar, Mathiasen, afg. Skellefteå 2. ds. til Hayle. — Norma, Nielsen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 1. ds. til St. Brieux. — Alfa, Lauritsen, afg. Danzig 2. ds. til Kristinestad.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. St. Petersburg 30. Oktbr. — London, Bom, afg. Harparanda 2. ds. til Calais. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 1. ds. — Bryssel, Boeck-Hansen, ank. Kjøbenhavn 5. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. London 4. ds. til Blyth. — Wien, Brink, ank. Amsterdam 4. ds. — Roma, Schmidt, afg. Bruntisland 3. ds. til Swinemünde.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Swinemünde 3. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Trångsund 4. ds. — England, Andersen, ank. Amsterdam 30. Oktbr. — Holland, Poulsen, afg. Vejle 3. ds. — Rusland, Madsen, afg. Goolo 2. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. St. Petersburg 1. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Hull 31. Oktbr. — Kronprinsesse Lonise, Nielsen, ank. St. Petersburg 29. Oktbr. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 5. ds. — Svend, Schmidt, afg. Boness 2. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. St. Petersburg 25. Oktbr. — Alexy, Lorentzen, ank. Methil 3. ds. — Dagny, Fischer, afg. Luleå 3. ds. til Lübeck. — Mary, Clausen, afg. Lowestoft 4. ds. til Libau.

Jylland. Ehba, Gregersen, ank. Honfleur 4. ds. — Ing'rid, Winther, ank. Neufahrwasser 5. ds. — Karen, Eriksen, ank. St. Petersburg 3. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Methil 31. Oktbr. til Pillau. — Russia, Poulsen, ank. Helsingør 1. ds. — Carl Heekshor, Starek, ank. Seaham Harbour 2. ds. — Normannia, Eriksen, ank. Sunderland 5. ds. — Livonia, Skov, afg. St. Petersburg 2. ds. til Rotterdam.

Østersøen. Gratia, Sørensen, afg. Croustadt 31. Oktbr. til Brake.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Tynedock 1. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Riga 1. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. Sunderland 4. ds. — Kotouia, Rasmussen, ank. Königsberg 31. Oktbr.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. Cherbourg 29. Oktbr. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kalundborg 2. ds. — Estonia, Winckler, afg. Swinemünde 2. ds. til St. Petersburg.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Libau 1. ds. til London. — Selandia, Troensegnard, afg. Königsberg 5. ds. til London.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Riga 4. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. Valparaiso 12. Aug. — Flynderborg, Larsen, ank. Newcastle 2. ds. — Fredensborg, Winther, afg. Stettin 3. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Huelva 26. Oktbr. — Jomsborg, Mathiasen, afg. Cronstadt 1. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Newport 25. Oktbr. — Rosenborg, Schultz, afg. Aarhus 4. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Bona 2. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Helsingør 3. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Stettin 5. ds. — Soborg, Hansen, afg. Dunston 31. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. Ghent 3. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Ghent 5. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Dunston 31. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. Newcastle 2. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. St. Petersburg 4. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Ghent 3. ds. — Ulfborg, Albertsen, afg. Stettin 4. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Leer 5. ds.

Neptun. Dausborg, Møllerup, ank. Cardiff 2. ds. — Jørgersborg, Larsen, ank. St. Petersburg 30. Oktbr. — Kalundborg, Nielsen, afg. Newcastle 1. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Preston 4. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Kjøbenhavn 2. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. St. Petersburg 31. Oktbr.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Ghent 4. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Libau 29. Oktbr.

Det astasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 27. Oktbr. — Anamba, Juul-Hansen, ank. Middlesbro 2. ds. — Birma, Prahl, afg. Port Said 25. Oktbr. — Cathay, Jensen, afg. Havre 2. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. Port Said 4. ds. — Indien, Berg, ank. Saigon 30. Oktbr. — St. Lucia, de Fine Licht, afg. Suez 16. Oktbr.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1. ds. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. London 24. Oktbr. til St. Thomas. — St. Croix, Christensen, afg. Rotterdam 24. Oktbr. til Kjøbenhavn.

Torm. Sara, Jonson, afg. Methil 4. ds. til Neufahrwasser. — Helone, Sørensen, ank. Neufahrwasser 31. Oktbr. — Sjølland, Sonnichsen, afg. Libau 31. Oktbr. til Leith. — Agnete, Petersen, afg. Methil 1. ds. til Wismar. — Hermia, Hansen, afg. Bruntisland 31. Oktbr. til Kolding. — Alico, Schultz, ank. Horsens 30. Oktbr. — Bornholm, Abrahamsen, ank. Bruntisland 4. ds. — Nanta, Madsen, ank. Newcastle 4. ds.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Bromerhafen 30. Oktbr. — Energi, Svano, ank. Borgå 31. Oktbr. — Emanuel, Hansen, ank. Fredrikshavn 1. ds.

Svensen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Odense 3. ds. — Lars Kruse, Mathieson, ank. Blyth 2. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Trångsund 4. ds. — G. Koch, Jørgensen, passeret Kjøbenhavn 3. ds. nordg. — Hans Tavsøn, Klæborg, afg. Cardiff 1. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Cardiff 5. ds. — Chr. Christenson, Rasmussen, ank. Antwerpen 4. ds. — N. G. Poterson, Bloch, ank. Frederikshavn 2. ds. — I. D. S. Adolph, Feuger, passeret Kjøbenhavn 2. ds. nordg. — T. M. Werner, Hanson-Holm, ank. Abo 4. ds. — Ajax, Brørsen, afg. Königsberg 3. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. St. Petersburg 2. ds. — Clara, Magleby, ank. Korsør 3. ds. — Kai, Kurtzials, ank. hertil 3. ds. — Erik, Jacobsen, afg. Methil 5. ds. til Kjøbenhavn. — Axel, Christenson, ank. Boness 5. ds. — Josey, Damm, ank. Kotka 1. ds. — Hngo, Steen, afg. Garston 5. ds. til Newport. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. West Hartlepool 2. ds. — Chr. Gylstorff, Poulsen, afg. Borgå 31. Oktbr. til Barcelona. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ank. Råfsö 4. ds. — Angantyr, Holm, ank. hertil 4. ds. — Bogatyr, Nielsen, afg. Kotka 31. Oktbr. til Antwerpen. — Farmatyr, Nielsen, afg. Methil 31. Oktbr. til Newfairwater. — Voratyr, Villadsen, ank. Terneuzen 4. ds. — Absalon, Grau, ank. Hernosand 6. ds. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. Kristinestad 2. ds.

Frø. Austa, Bagger, afg. Yxpila 3. ds. til Bremen. — Vera, Thing, ank. Ghent 4. ds. — Freja, Nielsen, ank. Libau 4. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Nakskov 4. ds. til Kjøbenhavn.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Wirde, ank. Stolpemünde 3. ds. — Tor, Hærstedt, ank. Bandholm 5. ds.

Internationalt Dampskibs- og Bjergrings Co. Annette Furness, Larsen, afg. Hull 1. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Kiel 3. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. Grangemouth 4. ds. — Tydskland, Danstrup, ank. Blyth 1. ds. — Frankrig, Friis, afg. Methil 2. ds. — Belgien, Nielsen, ank. St. Petersburg 4. ds.

H. Kirschner. Stanton, Svendsen, afg. Oxlesund 2. ds. til Stettin. — Edison, Sørensen, ank. Grangemouth 1. ds. — Fulton, Jørgensen, ank. Harparanda 1. ds. — Newton, Andersen, afg. Windau 2. ds. til Ghent.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Rotterdam 31. Oktbr. — Allan, Nielsen, afg. Boness 2. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Yrsa, Pedersen, passeret Helsingør 2. ds. til Barrouisrharf. — Inga, Pedersen, afg. Gibraltar 30. Oktbr. til Valencia. — Ella, Storm, ank. Esbjerg 3. ds. — Ætva, Andersen, ank. Göteborg 30. Oktbr.

Rønne. Bornholm, Nykær, ank. Wiborg 28. Oktbr. — Hans Peter, Westh, ank. Kjøbenhavn 20. Oktbr. — Amaranth, Kyhn, ank. Hals 27. Oktbr. — Courier, Jacobsen, er ank. til Kjøbenhavn. — Freja, Bech, ank. Sassnitz 1. ds.

Svendborg. Nanna, Madsen, ank. Kings Lynn 27. Oktbr. — Severine, Hansen, ank. Stralsund 28. Oktbr. — Dannebrog, Clausen, ank. Flensborg 28. Oktbr. — Flora, Sørensen, ank. Drammen 21. Oktbr. — Mercur, Lund, ank. Colberg 28. Oktbr. — Solan, Rasch, ank. London 28. Oktbr. — Cimbria, Nielsen, ank. Granton 29. Oktbr. — Cornwall, Petersen, ank. Falmouth 29. Oktbr. — Aktiv, Mouritzen, ank. Fowey 30. Oktbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. Fowey 30. Oktbr. — Zampa, Petersen, ank. Bogense 30. Oktbr. — Carl Mørk, Mortensen, passeret Gibraltar 23. Oktbr. — Martin, Wildo, passeret Helsingør 28. Okt. — Gæa, Petersen, ank. Solvesborg 30 Oktbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Haderslev 30. Oktbr. — Erik, Christensen, ank. Bogense 31. Oktbr. — Vera, Kensen, ank. Kjøbenhavns Red 31. Oktbr. — Danmark, Husfeldt, ank. Ystad 31. Oktbr. — Niels, Nielsen, ank. Haderslev 31. Oktbr. — Valkyrien, Hansen, ank. Paimpool Red 31. Oktbr. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Riga 31. Oktbr. — Fanny, Hansen, ank. Brügge 1. ds. — Vesta, Poulson, ank. Grangemouth 1. ds. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1. ds. — Pampa, Jensen, ank. Odense 1. ds. — Iris, Hansen, ank. Nakskov 1. ds. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Har-

burg 1. ds. — Zenitha, Jensen, ank. Shorham 1. ds. — Fylla, Rasmussen, ank. Bogense 1. ds. — Lindhardt, Madsen, ank. Boulogne 2. ds. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Uleåborg 2. ds. — Olga, Rasmussen, ank. Boston 1. ds. — Agnes, Andreassen, ank. Rodvig Havn 2. ds. — Embla, Petersen, ank. Dieppe 3. ds. — Caroline, Nielsen, ank. Flensborg 4. ds. — Kirstine, Sørensen, ank. Rostock 4. ds. — Newsky, Nielsen, ank. Augustenborg 3. ds. — Urda, Pilegaard, ank. Folkestovne 3. ds.

Ærs. Diana, Hansen, ank. Kolberg 28. Oktbr. — Industri, Raahauge, or beordret at losse i Figueira. — Amor, Rasmussen, ank. Flensborg 28. Oktbr. — Marie, Østermann, ank. Aarhus 28. Oktbr. — Frem, Haagenen, ank. Sundsvall 29. Oktbr. — Mars, Stegmann, ank. Höganäs 30. Oktbr. — Herkules, Bager, ank. Kolberg 30. Oktbr. — Anne, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 30. Oktbr. — Nauta, Stærke, ank. Malaga 30. Oktbr. — Alf, Hansen, ank. Svandborg 30. Oktbr. — Venus, Jensen, afg. Gibraltar 30. Oktbr. til Kartagena. — Kustor, Albertsen, ank. Hølvæk 30. Oktbr. — Marthing, Friis, passerede Wolmer 27. Oktbr. for vestg. — Rota passerede Dover 27. Oktbr. for vestg. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Svendborg 30. Oktbr. — Claudia, Aaborg, afg. Harnäs (Gefle) 30. Oktbr. for St. Sebastian. — H. C. Grube, Svane, afg. Göteborg 28. Oktbr. for Highlridge. — Caroline, Christensen, ank. Sunderland 30. Oktbr. — Amalia, Andersen, afg. Stettin 27. Oktbr. til Memel. — Astraa, Svane, afg. Hamburg 31. Oktbr. til Newport. — Spurven, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31. Oktbr. — Ingolf, Nymann, ank. Assens 31. Oktbr. — Iummanuel, Bager, ank. Stockholm 30. Oktbr. — Proven, Schmidt, ank. Hamburg 30. Oktbr. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Bridgenes 31. Oktbr. — Pampa, Svendsen, ank. Kalundborg 30. Oktbr. — Lauritz, Folmer, ank. Stettin 1. ds. — Habil, Rasmussen, ank. Faaborg 1. ds. — Merkur, Friis, er d. 26. f. M. afg. fra Nedorkalix til Sablef d. Ulunoo. — Daa nebrog, Christensen, ank. Åroskjøbing 1. ds. — Vera, Mygind, ank. Port Louis 31. Oktbr. — Hermod, Dreimann, ank. Svendborg 1. ds. — Rigmor, Petersen, ank. Pillau 1. ds. — Thea, Friis, ank. Rye Harbour 1. ds. — Fred, Madsen, passeret Holnes 1. ds. paa Rejse til Flensborg. — Skandia, Hay, ank. Kristianssaud 1. ds. — Forening, Hansen, ank. Holtenu 1. ds. — Ino, Weber, ank. Bremen 1. ds. — Apollo, Albertsen, ank. Stettin 1. ds. — Maagen, Mortensen, ank. Patras 2. ds. — Vega, Hansen, ank. Faaborg 2. ds. — Olaf Petersen, ank. Albertsen, afg. Stege 1. ds. til Wismar. — Ofelia, Clausen, ank. Gibraltar f. O. 2. ds. — Drowning Louise, Lauritzen, ank. Boulogne 2. ds. — Daumark, Bager, ank. Rannø 1. ds. — Forældres Minde, Christensen, ank. Laugesund 1. ds. — Fuglon, Petersen, ank. Douglas 2. ds. — Alf, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 1. ds. — Haabet, Eschen, ank. St. Valery sur Somme 4. ds. — I. Koefoed, Andersen, ank. Frederiksstad 4. ds. — Hekla, Hormausen, ank. Fenit Red 2. ds. — Venus, Jensen, ank. Kartagena 3. ds. — Johanne, Østermann, ank. Göteborg 4. ds. — Olga, Bennelykke, ank. Sundsvall 3. ds. — Ami, Christensen, ank. Pillau 3. ds. — Alma Marie, Hansen, ank. Pillau 3. ds. — Saga, Ohlsen, ank. Southwick 3. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 4. ds. — Ariotis, Andersen, ank. Stettin 4. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Mollerups Maskinfabrik.

Fabrik: Hovedkontor: Eobjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse. Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Paa Agger-Tange er der 110 Alen N. for den V.-lige Fyrbaake i Fyrlinien over Havroflen opstillet et Fyrhus til Bagfyret i den midlertidige Fyrlinie gennem Gaasbolm-Løb. Fyrhuset er 6 Fod højt og 4 Fod bredt og staar paa en 10 Fod høj Træplatform. Man advares mod at forveksle dette Fyrhus med den V.-lige Baake, der i øvrigt er meget mere iøjnefaldende end Fyrhuset.

Kattegat. Mariager-Flak. Af de paa Mariager-Flak sunkne Egetræsblokke er den ene optaget, de andre maa antages at være bortdrevet. Afmærkningen er inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Gäfla. En 19 Fods Grund er fundet paa Gäfla Yderred. 60° 43' 30" N. Br. 17° 18' 20" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Björkholm og Koholm. Følgende Fyr er tændt:

Björkholm Fyr paa Björkholm S.-Pynt. Flammens Højde: 9 Fod. Synsviddens: 3½ Kml. Det viser grønt Hurtigblink fra N. 45° Ø. til N. 72° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 72° Ø. til N. 86° Ø., rødt Hurtigblink fra N. 86° Ø. gennem Ø. og S. til S. 13° V., grønt Hurtigblink fra S. 13° V. gennem V. til N. 59° V., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 59° V. til N. 55° V., rødt Hurtigblink fra N. 55° V. til N. 48° V. Lille, hvidt Fyrhus. 60° 9', N. Br. 25° 2', Ø. Lgd.

Koholm Fyr paa Koholm N.-Pynt. Flammens Højde: 8 Fod. Synsviddens: 3½ Kml. Det viser grønt Hurtigblink fra S. 86° V. gennem V. til N. 87° V., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 87° V. til N. 76° V., rødt Hurtigblink fra N. 76° V. gennem N. til N. 32° Ø., grønt Hurtigblink fra N. 32° Ø. gennem Ø. til S. 76° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 76° Ø. til S. 70° Ø., rødt Hurtigblink fra S. 70° Ø. til S. 33° Ø. Lille, hvidt Fyrhus. 60° 9', N. Br. 25° 4', Ø. Lgd.

Tyskland. Memel N. Nimmersatt og Försterai. 1 Nimmersatt, paa 55° 52' 3" N. Br. 21° 4' 0" Ø. Lgd., og ved Försterai, paa 55° 46' 10" N. Br. 21° 5' 2" Ø. Lgd. er oprettet Stormsignal-Stationer.

Kurisches Haff. 1 Kurisches Haff er Vintorafmærkningen foretaget.

I November 1907 ombyttes Fyrskibet »Fohuarnbelt« for c. 14 Dage midlertidig med et Rosorvefyrskib. Det er rødt, mærket »Fohuarnbelt«, har to Master og mellem dem et Tårn, hvorfra vises et hvidt Bliukfy, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. Flammens Højde: 49 Fod. Synsviddens: 13 Kml. Lysovnen: 16 Kml. Taagesignal gives som Horn eller Sirene, Et-Stød hvor 20 Sek., Stød 4, Sek., Pause 15, Sek. Er disse i Uorden, kimes paa Klokke hver 30 Sek. i 5 Sek.

Undervands Signaler gives som fra Fyrskibet »Fohuarnbelt«. Undervandsklokkerne paa Fyrskibet »Gabelsflach« or attor i Orden. **Eckernförde Fjord.** Tonde Nr. 2 for den maalte Mil i Eckernförde Fjord er flyttet ½ Kml. Ø. hen. 54° 28' 50" N. Br. 9° 59' 32" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Varberg. Varberg Havnefy viser hvidt Hurtigblink fra S. 19½° V. til S. 39½° V. og rødt Hurtigblink fra S. 39½° V. og N. østfor.

Norge. Kristianfjord. Twistein. Varderne paa Twistein er borttaget og et Hus bygget. 58° 56' 10" N. Br. 9° 56' 40" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Den 10de November 1907 tændes følgende Fyrlamper, der viser Lys med Formærkelser:

Borveuæs, Sørfjorden, Hardanger, Fyrlampe viser hvidt Lys fra N. 15° Ø., fri V. om Ernes, gennem N. og V. til S. 13° V., fri V. om Tonnesen. Lysevuen: 7 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 16' 40" N. Br. 6° 37' 40" Ø. Lgd.

Eitrensnes, ved Odda, Hardanger, Fyrlampe. Lysen er grønt fra N., fri Ø. om Mølen, til N. 5° Ø., fri Ø. om Klumpen, hvidt derfra til N. 10° Ø., fri V. om Tonnesen, rødt derfra gennem Ø. til S. 17° Ø., hvidt derfra til S. 11° Ø. Lysevuen henholdsvis 7, 4½ og 4 Kml. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 5' 0" N. Br. 6° 32' 55" Ø. Lgd.

Stenvaagen, Aalesund, paa Vikanesflua, Fyrlampe. Lysen er grønt fra N. 42° V. til N. 19° V., netop fri Ø. om Osholmens Grund, hvidt derfra til N. 14° V., fri V. om Vashaugpyntun, rødt derfra gennem N. til N. 50° Ø., fri S. om Skjervafua, hvidt derfra til N. 74° Ø., fri N. om Aspou; Smedskallen med 14 Fod ligger i denne Vinkel, grønt derfra til N. 81° Ø., fri S. om Aspene, hvidt derfra til N. 88° Ø., fri N. om Sliingen, rødt derfra gennem Ø. til S. 41° Ø. Lysevuen henholdsvis 6, 4 og 3 Kml. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 27' 50" N. Br. 6° 7' 40" Ø. Lgd.

Kjellness, Bøgfjord, Varangerfjord, Fyrlampe. Lysen er grønt fra N. 15° V. gennem N. til N. 11° Ø., fri Ø. om Dragene, hvidt derfra til N. 49° Ø., fri N. om Skiddenskjær og Nordkapsteinen, rødt derfra gennem Ø. til S. 4° Ø., fri V. om Reno, hvidt derfra gennem S. til S. 1° V., fri Ø. om Skogera. Lysevuen henholdsvis 7, 4½ og 4 Kml. Brændetid: 25de August—14de April. 69° 51' 25" N. Br. 30° 8' 15" Ø. Lgd.

Tustern V. Et nyt Kort over Farvandet V. for Tustern er udkommet, hvorefter Farvandet attor kan besøjes.

Mølen V. Eimesundet. En Dampet har med 24 Fods Dybgaende rørt Grunden i Eimesundet V. for det N.-ligste Skur Mølen. Det er forbudt Lodserne at tage Skibe med over 18 Fods Dybgaende gennem Eimesundet. 59° 5' N. Br. 5° 28' Ø. Lgd.

Tyskland. Sylt. List. Senest den 1ste December 1907 flyttes Stormsignal Stationen ved List V.-lige Fyr til en Dyne S. for Linien mellem de to Fyr og c. ½ Kbl. fra det V.-lige Fyr. 55° 3' 17" N. Br. 8° 24' 18" Ø. Lgd.

Elben. I November 1907 foretages Vintarafmærkningen paa Elben. De tro Lystønder ved Bühasensaud ombyttes, naar Isgang bofrygtes, med Bøjer, og Lystønde Nr. 10 med en sort Spidstønde

Nr. 10. Vragtouden ved Vraget af Everten »Dora« ved Mittelgrund øvre Ende ved Krautsand inddrages, naar Isgang indtræder.

Weser. I den sidste Halvdel af November 1907 ombyttes Fyrskibet »Bremen« midlertidig i c. 4 Uger med et Reservefyrskib, der hver 15 Sek. viser rodt Tre-Lyn, Lyn 0,3 Sek., Mørke 3,3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 3,3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 7,2 Sek. Skibet er rodt, mærket »Bremen«, det har tre Master; Fyret vises fra Stormasten. Det ligger c. 2½ Kbl. S.-ligere end Fyrskibet. Taagesignal gives med Sirene, der hver 1 Minut giver Tro-Stød af 2,3 Sek. Varighed, med 4,3 Sok. Pause mellem Stødene. 53° 48' 6" N. Br. 3° 8' 50" Ø. Lgd.

Einswarden. Ved den SØ. for Einswarden sunkne Kahn ligger nu en Bjergringsdamper, der viser hvidt Flag eller en rød Lanterne mellem to hvide, lodret for hinanden. Stedet skal passeres langsomt og i mindst ¼ Kbl. Afstand.

Holland. Ems. I Ems Munding foretages følgende Forandringer i Vinterafmærkningen: I Vischersbalg ombyttes den sorte Lystonde med en Vager. I Wester Ems og Ranzelgat ombyttes den røde Banketonde med Ballon med en rød Vager. I Westerbalg ombyttes de grønne Kugletonder ikke med Vagere. Naar Isgang befrygtes, ombyttes Lystenderne i Wester Ems og Hubertgat, i Oostfriesische Gaatje og i Farvaudet til Emden med Vagere med samme Farve.

Zuiderzøe. Harderwijk. Vraget af det N. for Harderwijk sunkne Fiskerfartøj er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Zuid Hollandsch Diep. I Zuid Hollandsch Diep er Stumptonde Nr. 4 flyttet. Den ligger i 19 Fod Vand. 51° 42' 0" N. Br. 4° 35' 51" Ø. Lgd.

England. The Downs. Ramsgate. Den 1ste November 1907 ombyttes det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Ramsgate Ø.-Pier med et rodt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Synsviddens: 5 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Det lyser fra S. 76° Ø. gennem S., V. og N. til N. 14° Ø. 51° 19', N. Br. 1° 25', Ø. Lgd.

Ower Bank og Sheringham. Vraget af Damperen »Yorkshire«, Ø. for Fyrskibet »Leman and Ower« og af Skonnerten »Elizabeth«, ONØ. for Sheringham, er uskadeliggjort og Vragtønderne inddraget.

Staithe. Damperen »Entreprise« er sunket 2 Kbl. N. ½ Ø. for Staithe. En grøn Vragtonde er udlagt 1 Kbl. NNØ. for Vraget. 54° 34' N. Br. 0° 47', V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Bourg d'Ault. Bourg d'Ault Fyr er slukket og et midlertidigt fast Fyr tændt. Det viser rodt Lys fra N. 5° V. gennem N. til N. 40° Ø., i øvrigt hvidt Lys.

England. Dover. Stilladset paa V.-Enden af den S.-lige Bølgebrøder ved Dover er nu borttaget og det V.-lige Indløb Dover Harbour aabent.

Den 15de Januar 1908 inddrages Dover Pier Works Fyrskib. 51° 6', N. Br. 1° 20', Ø. Lgd.

Bristol Channel. Avonmouth. Avonmouth Ledefyr er forandret saaledes: Det røde Blinkfyr paa S.-Pirens Hoved ved Indløbet til Royal Edward Dok er ombyttet med et grønt Fyr med En-Formærkelser hver 30 Sek. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Det lyser fra S. 45° V. gennem V. til N. 63° V. Taagesignal gives med Et-Slag paa Klokke hver 10 Sek. 51° 42' N. Br. 2° 43' V. Lgd. Et grønt, fast Fyr er tændt 2,3 Kbl. N. 81° Ø. fra det foregaaende. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Hvid Fyrepæl med grøn Skive. Holdt overet i N. 81° Ø. leder de gennem King Road.

De tidligere grønne, faste Ledefyr er slukket.

Wales. Pwllheli Harbour. Et rodt, fast Fyr er tændt paa Kranen ved det S.-lige Indløb til Pwllheli Harbour, 2,3 Kbl. N. 48° Ø. fra Gimlet Rock trigonometriske Station. Flammens Højde: 19 Fod. 52° 53' N. Br. 4° 23', V. Lgd. En Baako med Ballon er opført 2,3 Kbl. N. 33° Ø. fra Gimlet Rock trigonometriske Station, paa S.-kant af Grunden paa N.-Siden af Indløbet til Havnen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Anse de l'Aiguillon. Pointe de l'Aiguillon. Paa Pointe de l'Aiguillon er paa det tidligere Fyrs Plads opført en 38 Fod høj Baako med sort Firkant paa Toppen. 46° 16' 13" N. Br. 1° 12' 17" V. Lgd.

Newfoundland SV.-Kyst. Cape Ray. Cape Ray Fyr forandres snarest muligt efter den 1ste November 1907 til et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,75 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,75 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 8,75 Sek. Flammens Højde: 131 Fod. Synsviddens: 17 Kml. Fyrapparat af 1ste Orden. 80 Fod højt Fyrtaarn. Under Forandringen vises et midlertidigt, hvidt Fyr med hyppige Formærkelser. Linseapparat af 6te Orden.

Canada. Saguenay River. Anse St. Jean. Anse St. Jean hvide Fyr er forandret til et rodt, fast Fyr. Det vises fra Taget af Skuret paa Værftets Yderende.

Ha Ha Bay. St. Alphonse. St. Alphonse hvide Fyr er forandret til et rodt, fast Fyr. Det vises fra Taget af Skuret paa Værftets Yderende.

New Brunswick Ø.-Kyst. Strait of Northumberland. Cocagne. Ved Cocagne er tændt to røde, faste Ledefyr, som holdt øvret i S.

40° V. ledor ind til Ankerpladsen og derfra over Bugten til Adgangen til Cocagne Bro. Forfyret staar paa S.-Siden af Flodens Munding, tæt Ø. for Broen. Flammens Højde: 25 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt, firkantet, 27 Fod højt Taarn. 46° 20' 18" N. Br. 64° 36' 52" V. Lgd. Bagfyret staar 1½ Kbl. S. 40° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 46 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Fyrepæl med Diamant paa Toppen.

New Brunswick S.-Kyst. Bay of Fundy. St. John Harbour. En Vandledning er udlagt over det V.-Indløb til St. John Harbour i en lige Linie fra Flagstangen paa Fort Dufferin i S. 45° Ø. til Kranen paa V.-Pieren paa Partridge Island. Det er forbudt at ankre inden for ½ Kbl. paa begge Sider af Vandledningen.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bay Merchants Row. En 3 Fods Klippe, Leach Rock, er fundet i Ø.-Enden af Merchants Row, 1½ Kbl. NØ. for Bills Island, fra Bills Island Ø.-Kant i N. 13½° Ø. og fra Barbers Island Ledges Baako i S. 35½° Ø.

Massachusetts. Fyrskibet »Shovelful Shoal« Nr. 3 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyret er uforandret. Fyrskibet »Nantucket Shoals« Nr. 66 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 71 inddraget.

Rhode Island. Point Judith. En rød Lystonde, der viser Lys med Formærkelser, Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt ved V.-Enden, som er under Vandet, af Bolgehryderen ved Point Judith, og Fyret paa dens Yderende slukket.

Delaware Bay. League Island. Paa League Island er oprettet en Gnisttelegraf Station. Dens Kaldehogstaver er P V.

North Carolina. Pamlico Sound. Brant Island Shoal. Brant Island Shoal lodret stribede Stumptonde er inddraget. 35° 10' 25" N. Br. 76° 22' 30" V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Florida. Pensacola Bay. Damperen »Florence Witherbee« er sunket i Pensacola Bay, ved Indløbet til Beddingen mellem Palafox Street Værft og Louisville and Nashville Jernbane Værft, fra Fair Point Fyr i N. 1½° V. og fra Pensacola Fyr i N. 56½° Ø.

Yucatan. Campeche Bank. Northern Shelves. Et Lodskud med 3 Fv. er taget paa den S.-lige Grund paa Northern Shelves, 23° 15' N. Br. 88° 43' V. Lgd. Da Grunden ligger 75 Kml. NØ. for Perez Island Fyr og 100 Kml. fra Yucatan N.-Kyst, skal man vise Forsigtighed i Farvaudet der omkring.

Honduras. Honduras Bay. Villedo Shoal. En Spiritonde er udlagt paa Villedo Shoal.

Cuba V.-Kyst. Cape San Antonio. En Damper har rapporteret, at Cape San Antonio Fyr i 5 Kml. Afstand til Dels skjules at Træer, der er vokset til en enorm Højde. Nærmere Land er Fyret sandsynligvis fuldstændig skjult. 21° 51' 44" N. Br. 84° 57' 28" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Argentina. Rio de la Plata. Fyrskibet »Intermedio« er midlertidig ombyttet med »La Uruguay«, der viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 38 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Taagesignal gives med Haandkrafts Taagehorn. 34° 58', S. Br. 57° 16', V. Lgd.

Fyrskibet »Indio Point« er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Intermedio«, der viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 48 Fod. Synsviddens: 14 Kml. Taagesignal gives med Haandkrafts Taagehorn. 35° 7', S. Br. 57° 6', V. Lgd.

Fyrskibet »Recalada« er flyttet til 35° 10' 40" S. Br. 56° 42' 0" V. Lgd.

Chili. Lobos og Piojo Covas. I Lobos Cove ligger en Klippe, som falder tor ved Lavvande, 3½ Kbl. N. 48° V. fra Molehovedet. 21° 5' S. Br. 70° 12', V. Lgd. En Klippe, som falder tor ved Lavvande, ligger 2½ Kbl. N. 16° V. fra Piojo Cove S.-Pynt. 21° 3', S. Br. 70° 12', V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Korsika V.-Kyst. Golfe de Rocapina. Prêtre d'Olmeto. Paa Prêtre d'Olmeto er opført et nyt, rodt og hvidt vandret strihet Taarn. 41° 28' 31" N. Br. 8° 58' 15" Ø. Lgd.

Sardinien N.-Kyst. Porto Torres. Paa Grunden i Nærheden af V.-Molen ved Porto Torres er i 10 Fod Vand udlagt en rød og hvid Tonde. For Indgaaende skal man holde Touden om Styrbord og lidt nærmere til Ø.-Molen.

Østerrig-Ungarn. Golf von Cattaro. Meljine. I Meljine er uden for Lasarettet tændt et grønt, fast Havnefyr. Flammens Højde: 28 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Det lyser fra S. 35° V. gennem S. til S. 79° Ø. 42° 27', N. Br. 18° 33', Ø. Lgd.

Kanal von Morter. Bisaga SØ. SØ. for Øen Bisaga er fundet en lille Grund med 26 Fod, 9,3 Kbl. N. 50° V. fra Stagen paa Pynt Obinus Grande. 43° 46', N. Br. 15° 40', Ø. Lgd.

Rusland. Djarylgatch. Skadovsk. Ved Skadovsk er tændt to Ledefyr, der holdt øvret i N. 12° V. leder gennem Reuden til Havnen. Forfyret er et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Det vises fra en hvid, 25 Fod høj Pæl med Trøkant, der staar 80 Alen fra Bredden. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 31 Fod. Det vises fra en hvid, 32 Fod høj Pæl mod rund

Skive, der staar i e. 1 Kbl. N. 12° V. fra Forfyret. 46° 6' 45" N. Br. 28° 13' 35" Ø. Lgd.

Marokko. Zafarin Islands. En Forbindelsesvej er paabegyndt mellem Øerne Isabel Segunda og Rey, saa Løbet mellem dem ikke mere kan passerer. 35° 11' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav. Strait of Jubal V.-Kyst. Gimsah Ankerplads. I Adgangen til Gimsah Ankerplads ligger Korn-Puller med 1 à 2 Fv. Vand paa følgende Steder: 27° 39' 25" N. Br. 33° 36' 0" Ø. Lgd. — 27° 38' 30" N. Br. 33° 36' 35" Ø. Lgd. — 27° 38' 25" N. Br. 33° 36' 25" Ø. Lgd. — 27° 36' 55" N. Br. 33° 37' 50" Ø. Lgd. — 27° 36' 45" N. Br. 33° 38' 0" Ø. Lgd. — 27° 34' 50" N. Br. 33° 38' 55" Ø. Lgd. — 27° 35' 45" N. Br. 33° 40' 40" Ø. Lgd. — 27° 35' 50" N. Br. 33° 40' 50" Ø. Lgd.

Afrika. Shab Shakh's. Shab Shakh's Fyr ligger paa 14° 38' 59" N. Br. 41° 6' 47" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sunda Strait. Hudek Rock. Hudek Rock i det V.-lige Indløb til Sunda Strait er forgæves efterøgt. Der er 50 à 64 Fv. Vand, Ler og Sand, paa Stedet og i Nærheden. Klippen er udtaget af Kortene. 6° 14' S. Br. 105° 22' Ø. Lgd.

China. Dairen Wan (Ta Lien Hwan). I Dairen Wan er følgende Tønder forandret saaledes: Den røde Pyramidetønde 4 Kbl. N. 80° Ø. fra Yderenden af Jernbane Pieren er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. 38° 56' 0" N. Br. 121° 39' 40" Ø. Lgd. Den røde Pyramidetønde 4, Kbl. 48° V. fra Fyret paa Kaj Hovedet er ombyttet med en rød Spidstønde med Trekant. 38° 56' 5" N. Br. 121° 37' 50" Ø. Lgd. Den røde, cylindriske Tønde 5 Kbl. S. 20° Ø. fra Hosan Tao V.-Pynt er ombyttet med en rød Spidstønde med Trekant. 38° 59' 45" N. Br. 121° 42' 20" Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Jiia Pata. Jiihaa To. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Jiibaa To, i det S.-lige Indløb til Mokuho (Mokpho) Harbour. Flammens Højde: 118 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Det lyser fra S. 10 1/2° Ø. gennem S., V. og N. til N. 32 1/2° Ø. Hvidt, cylindrisk, e. 30 Fod højt Taarn. 34° 42' 6" N. Br. 126° 14' 24" Ø. Lgd.

Korea Ø.-Kyst. Suonku (Cape Duroch) Fyr. Ved Suonku Fyr gives Taagesignal med Sirene, der hver 1 Minut giver Et-Stod af 4 Sek. Varighed. 38° 42' N. Br. 128° 23' Ø. Lgd.

Japan. Honshu N.-Kyst. Tsugaru Kaikyo S.-Kyst. En 2 1/4 Fv. Klippe er fundet 4 1/4 Kbl. S. 69° V. fra den lille Ø nd for Landsbyen Sai paa Tsugaru Kaikyo S.-Kyst. 41° 26' 0" N. Br. 140° 50' 30" Ø. Lgd.

Hokushu V.-Kyst. Ishikari. Ishikari Fyr skal forandres. Fyret er slukket og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt 60 Alen N. 57° V. fra det nedlagte Fyrtaarn. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser fra S. 43° V., gennem V. og N. til N. 57° V. 43° 16' N. Br. 141° 21' Ø. Lgd.

Kyushi V.-Kyst. Nagasaki Harbour. Et Telegrafkabel er udlagt i Nagasaki Harbour mellem Landsbyen Arimi og Taka Shina.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 7. November 1907. — Literatur. — The Baltic and White Sea Conference. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibæfterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettilinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Novbr. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	90 3/4 — 91	90 3/4	91
Danmark.....	70 1/4 — 71	70 3/4	71
Norden.....		90	90 1/2
Kjøbenhavn.....	65 1/4	65	65 1/2
Carl.....	88 3/4 — 1/8	88 1/4	88 3/4
Dannebrog.....		85 1/2	86 1/2
Skjold.....		65	66 1/2
Urania.....		49 1/2	50 1/2
Union.....		68 1/2	69 1/2
Dampsk. af 1896.....		84	84 1/2
Hejmdal.....	99 1/4	98 3/4	99 1/4
Østasiatiske.....	127 — 1/4 — 1/2	127 1/4	127 1/2
Østersøen.....		82	88
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		91 1/2	98
Torm.....		67	75
Inga.....		70	75
Cimbria.....		75	88
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selsk....		20 1/2	30
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	80 1/2 — 3/4 — 81	80 3/4	81 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		103	105
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		98 3/4	101
5 % Østasias. Komp.....	100	100	100 1/2
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		95 3/4	97
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		83 3/4	84
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..		91 1/2	91 3/4
4 % — — 1. — ..		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..	86 3/4	86 3/2	96 3/4
4 % — — 7. — ..		91 1/2	91 3/4
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..		91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 3/4	92
Aktier.			
Nationalbank.....		145 3/4	146 1/2
Privatbank.....		117 1/2	117 3/4
Landmandsbank.....	126 3/4 — 1/8	126 1/2	126 3/4
Handelsbank.....		131 3/4	132 1/4
Grundejerbank.....	100 1/4 — 100 1/2	100 3/4	100 1/2
Burm. & Wain.....	80 1/4 — 1/8	80 3/4	81 1/4
Helsingørsk Jærnsk.....		94 3/4	95 1/2
Sukkerfabr.....	171 — 1/4 — 1/2	171 1/4	171 1/2
Bryggeri Aktier.....	139 1/2 — 3/4 — 140	139 3/4	139 3/4

Vækselkurs d. 5. November 1907.

	aviata Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.30	89.10
London.....	18.35	18.30
Paris.....	73.00	—
Amsterdam.....	152.00	—
Wien.....	76.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. November 1907.

Russiske Noter.....	216.10
4 % Russiske Consols.....	75.00
3 1/2 % — Boden Kredit.....	67.80
5 % Mexikanske 1899.....	99.20
5 % Rumænske Stats.....	99.50
4 % — — 1890.....	90.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 76,000, „Ny foren. Dampsk.“ 20,000, „Danmark“ 24,000, „Norden“ 16,000, „Dannebrog“ 16,000, „Skjold“ 30,000, „Urania“ 24,000, „Dampsk. af 1896“ 32,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 146,000, „Østas. Komp.“ 182,000, „Kbhvn.“ 86,000, „Carl“ 2,000, „Hejmdal“ 4,000, „Union“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36. Telf. 8424
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Aalborg
A. Brøndum & Søn Akvavitter.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxø Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Motorbaad

Dæksbaaden „Maagen“, lastende 18,000 Pd., grundgaaende og godt udhalet med indlagt Horsens Motor (et Aar gammel), bliver for Tiden brugt til Sandgravning, men egner sig til alt Fiskeri, er grundet paa anden Bestemmelse billig til Salg ved Henvendelse til Ejeren

L. Gunnarsen
Klostergade, Nakskov.

FORSTÆDERNES
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922
BRODFABRIKEN

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 81.

Skriv efter Prøver og Priser.

Galease

i fin Stand, fin Konstruktion
38 Netto Røg. Tons 90 Tons
dw., 7½ Fods Dybtgaaende,
bygget paa fint dansk Værft
i 1900. Klasse 3. 3. 1. 1.

En ekstra fin dansk Told-
krydderkutter, fint Inventarium,
til Salg straks.

Endvidere altid flere Hund-
rede Skibe af alle Sorter og
Størrelser i alle Kvaliteter til
Salg ved

Kjøbenhavns
Skibssalg-Bureau
ved Charles Hvilaam.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Naturlig Fløde!

Paa ½ Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.
Overgaaer langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.
Fans hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Emallen

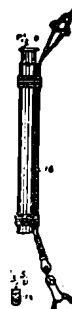
paalægges varm — 1/10^{te} tyk — paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hurtig Tøring, f. Eks. Nærheden af Kelderne etc.

Solutionen paalægges kold ligesom Farve.

Meget økonomisk for Lasterum, Bankers og Dæk.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat



er det **bedste** i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe. Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdssens, Nordby, Fanø.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

Søkort

fra det ggl. Søkort Arkiv. Engl., svenske, norske og tyske

Admiralitets Kort.
Lager af

Imray's Kort. Nautiske Bøger.

Blankensteiners Eftf.

Toldbodvej 48. Kjøbenhavn.

Chr. Holm

Skibshandel

Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Bidrag til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandtræde 3.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22^o. Telegram-Adresse: Copenasura. Telefon-Nr. 42

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsons Eftf., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hr. Restauratorer.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Landbrugslotteriet

trækkes den 13. og 14. Novbr. Fornyelse senest 10. Novbr.
Fornylsespris 1/1, Lod 1 Krone 50 Øre, 1/2 Lod 75 Øre
+ Stempel 10 Øre.

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget baarende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Selvtorvet 85.
Cigaretter, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Hus.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1842.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: "HOPPE"

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsforening Stufverl förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadebyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.
Telf. 162

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havestil Salg.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Støvedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

Emil Starck
Skibsmægler.
Åbo. Finland.
Telegr.-adr. „Starcken“.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Willes Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



• • THE • •

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commerical Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Caribottermann, Kjøbenhavn.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

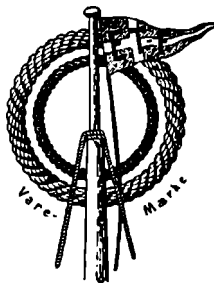
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd.
Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd.
Gylding.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.



Esbjerg

Tøvværks-fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tøvværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Sløbetrosser.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10, København. Telefon 3283

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 9442.

N. SANDBERGS Skråderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasse Skråderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. November 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indiavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Ter Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkere og Lastrum
Telefon 5801
• • Leverandør til Statabanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Otto Monsteds
Margarine
Specielt præpareret for Skibsbrug
Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet
Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken
OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplad 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.
CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.
Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.
These Works are now Installed with **PNEUMATIC PLANT** AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY
Representative at Copenhagen: **SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.**
Accommodation for 15 Steamers AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.

Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN” er nu udgaaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. — Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan”

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn og Provinserne.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedebeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vestor 510.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk. Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til

billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

„Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprineengade 6, 1ste Sal.
Træffes 12—2, 8—9 Aften. Søndag 10—11
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

(forhen Martin Nissøn)

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk.

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle

Sørensen Eftf.

Sølvtorvet 4.

Telef. 25,016 y.

Uhre . . . Kikkerter

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsløben.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon” er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 14. November 1907.

Vi har i sidste Nummer af Bladet gjort Rede for Sæmmensætningen af den ny militære Højesteret i Lodsager, Overadmiralitetetsretten, og vist, hvorledes denne paa et saare langt Stykke er parallel for ikke at sige identisk med Marineministeriets og dermed altsaa ogsaa Lodsvæsnets øverste Administration — en Egenkab, der i hvert Fald ikke skal tjene til at lette Domstolen det Hverv at træffe den endelige Afgørelse i det omstridte Spørgsmaal om Lodsning under Bugsering og Skibsførerens Farvandskendskab.

Et Spørgsmaal, der imidlertid lige straks melder sig, er dette: Hvorledes har man i Grunden kunnet undvære denne Højesteret i det halve Aarhundrede, i hvilken den har ligget i Dvale? Har Lodsvæsnet virkelig været af en saa fredsel og godmodig Natur i alle de Aar, at det har føjet sig efter enhver Fordring udefra, eller afgjort ethvert indre Mellemværende uden at behøve nogen Overinstans?

En Undersøgelse vil dog hurtig vise, at der har været Lodssager nok, til hvis Afgørelse man har haft Brug for en højeste Instans — blot har det ikke været nødvendigt at ty til Overadmiralitetetsretten, vor egen velkendte Højesteret har været god nok. Ved et flygtigt Gennemsyn af nogle tidligere Aargange af „Dansk Søfartstidende“ finder vi saaledes en Højesteretsdom om en Lodspart af Oktober 1904 mellem Marineministeriet og en Fastlods ved Hals Lodseri, og en anden Højesteretsdom om Lodsning ind i Kjøbenhavns Frihavn af 29. November 1897 mellem Kjøbenhavns Lodseri og en Fastlods af Helsingør. Denne sidste har tilmed særlig Interesse derved, at den viser, at et Lodseri udmærket godt kan anlægge Sag paa egen Haand.

Hele Forskellen mellem disse Sager og den i Øjeblikket foreliggende, er blot den, at den sidste kommer fra den sagkyndige Sø- og Handelsret, medens de førstnævnte er indanket for Højesteret fra Hof- og Stadsretten. Det vil vistnok falde vanskeligt at betragte denne Forskel som andet og mere end en ren Tilfældighed, og vi vægrer os i det længste ved at tro, at Højesteret vilde have afvist Sø- og Handelsretsdommen af 11. September d. A., hvis Ministeriet havde forsøgt at faa den indanket for denne Domstol.

Ansvaret for at et saadant Forsøg ikke har fundet Sted maa, saavidt vi kan se, ubetinget falde paa Ministeriets juridiske Raadgiver; thi det vilde være meningsløst at forudsætte, at Ministeriet har ønsket at komme til at dømme i den Sag, som det selv havde engageret sig saa stærkt med for Underinstansen. Men her staar vi da i hvert Fald overfor et Punkt, som det ikke vil lykkes at komme udenom, selv med Anvendelse af nok saa mange antikverede Lovparagrafer, og vi ser ikke rettere, end at det ubetinget havde været vedkommende Raadgivers Pligt at løbe den Risiko at faa Sagen afvist af Højesteret. Der var ganske simpelt ikke andet at gøre, naar man i sin Tid havde forsømt at hindre, at Sagen for Underinstansen blev anlagt af Ministeriet selv.

I Stedet for har man valgt at gøre Ministeriet den Bjørnetjeneste at gøre det til en vis Grad til Dommer i sin egen Sag, og derved givet Admiralitetetsretten et Skær af Administration, som en Domstol ubetinget burde være fritaget for.

Efter at den foranstaaende Artikel var sat, erfarer vi, at følgende Embedsmænd har faaet Sæde i Overadmiralitetetsretten: Direktør for Marineministeriet, Kommandør Køfoed-Hansen, Departementchef, Kommandør Hedemann, Højesteretsassessorerne Faurholdt og Schack samt Justitarius Ipsen af Hof- og Stadsretten.

I Følge alt hvad der iøvrigt foreligger, skulde Generalauditøren for Søværnet føre Forsædet i denne Domstol, og vi maa derfor antage, at Justitarius Ipsens Beskikkelse er ensbetydende med, at Generalauditøren af en eller anden Grund har faaet Forfald.

Burmeister & Wain. Gennem Ritzaus Bureau er d. 7. ds. bleven udsendt følgende Meddelelse:

„Efter gensidig Overenskomst fratræder Direktør K. G. Meldahl fra 1. Maj 1908 sin Stilling som Skibsbygningsdirektør i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.“

Ved Sø- og Handelsrettens d. 13. November d. A. afsagte Dom tilkendtes der Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise for at have bjerget Dampskibet „Povl Podeus“, som d. 30. April d. A. Kl. 2 om Morgenen grundstødte ved Harbøre, en Bjergløgn af 22,500 Kr.

Forestaaende Forandring i Skibsafgifter paa Humberfloden. Ved en af det engelske Parlament fornyelig vedtaget Lov er der gjort en Forandring med Hensyn til Administrationen af Humberen, hvad der fra 1. Januar 1908 vil føre til en Omordning af Skibsafgifterne.

Fra nævnte Dato er hele Flodens Styrelse, hvad angaar dens Vedligeholdelse, Lodsvæsen, Fyrvæsen, Afmærkning m. m., i Stedet for som hidtil at være i Hænderne paa 4 forskellige Autoriteter, bleven sat under en enkelt Kontrol, som skal sammensættes under Navnet „Humber Conservancy Board“. Samtidig afskaffes følgende i Hull eksisterende Afgifter:

„Buoyage & beaconage“ (Vager- og Baakeafgift) 6 d. for hver 10 Tons Netto Register, med Rabat af 20 pCt.
 „Anchorage“ (Ankringsafgift) 2—6 d. pr. Skib. „Jettage“ (Bolværkspenge) 7 d. indgaaende for et Skib med Ladning (beregnes ikke indgaaende for Skibe i Ballast), 6 d. udgaaende; og ligeledes afskaffes „Upper Humber Light dues“ (Fyrafgift) for Skibe, der besejler Humberen højere op end Hull, altsaa til Goole, og i Stedet for samtlige disse opkræves efter det ny Aar en Afgift, som skal kaldes „Shipping dues“. Denne Afgift skal beregnes efter følgende Tabel:

For Skibe, som besejler Humberen ikke længere end til Grimsby	2/5 pr. Ton
ikke længere end til Immingham	3/5 —
ikke længere end til Hull eller New Holland	1 d. —
længere end til Hull (altsaa til Goole	1 og 2/5 —

Afgiften skal dog ikke erlægges af Skibe, der indkommer alene for Ordre, for at indtage „Bunkerkul“, for at proviantere eller for at søge Ly. For at være fri for Afgift maa dog hverken losses eller lades, ligesom Passagerer hverken maa landsættes eller tages om Bord. Lodsafgiften er uforandret.

I det hele taget menes den ny Tarif at være af omtrent samme Størrelse som den gamle, men for den almindelige Dampskibstrafik paa Hull, navnlig for Skibe, der indkommer i Ballast, hvad der i stigende Antal har

været Tilfældet med danske, synes der at være en ringe Forøgelse i Omkostningerne.

Loven gør ingen Forandring i de bestaaende Dok-afgifter, ej heller i de saakaldte „Light Dues“ (Fyrafgift), der betales til Trinity House i London for Kystfyrene. (Medd. fra Udenrigsministeriet).

Ny Lodsdamper for Tynen. Fra d. 7. Novbr. d. A. er den hidtil gældende Ordning ophørt, hvorefter Skibe, der søger ind til Tynen, maa tage Lods fra en af de mange smaa private Lods-Sejlbaade.

Lods vil herefter kunne tages om Bord fra den ny Lodsdamper „Protector“, der, for saa vidt Vejret tillader det, vil blive stationeret udenfor Tynen indenfor en engelsk Mils Afstand fra Indsejlingen til Havnen.

Alle Skibe, som ønsker Lods, maa herefter signalere til Lodsdamperen, som Dag og Nat vil vise de lovbefalede Signaler.

(Medd. fra Udenrigsministeriet).

Ved Sø- og Handelsretten afholdtes d. 9. ds. Søforklaring i Anledning af en mindre Brand i Reserve Kulbunkerne paa Damperen „Oscar II“ under dennes sidste Overrejse hertil.

Det fremgik af Søforklaringen, at Branden skyldtes Selvantændelse i Kullene efter Skibets Afgang fra New York, og at man ved Lempning og Paasprøjtning af Vand stadig havde formaaet at være Herre over Ilden.

Paa Rejsen var en af Skibets Fyrbødere afgaaet ved Døden som Følge af et Hjerteslag.

Moss Værft og Dykkerkompagni. I Følge „Kysten“ har Moss Værft og Dykkerkompagni foretaget en større Udvidelse, idet Selskabet har opført et stort første Klasses moderne Støberi, som ventes færdigt i en nær Fremtid. Desuden er der bleven bygget tre større og tre mindre Beddinger for Skibsbygning. Paa de største vil kunne bygges Skibe paa indtil 450 Fods Længde og paa de mindre Skibe med indtil 200 Fods Længde. Værkstedet vil efterhaanden blive udvidet i Forhold hertil.

Cunard Liniens Damper „Lusitania“ har paa sin sidste Rejse Vest paa slaat sin egen Rekord, idet Rejsen blev tilendebragt i 4 Dage 18 Timer og 40 Minuter; Skibet opnaaede en Gennemsnitshastighed af 24,35 Knob.

Skoleskibet for Skibskokke.

Under 1. November d. A. har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart under ovenstaaende Navn oprettet en Skole med det Formaal at uddanne unge Mænd til Skibskokke.

Nedenstaaende vil findes gengivet de for Skolen gældende Vedtægter samt et Uddrag af Reglementet vedrørende den daglige Ledelse og øvrige Drift.

Vedtægter for Skoleskibet.

§ 1. Skolen er oprettet af og sorterer under Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Dens Navn er

„Skoleskibet for Skibskokke“, og den skal have Station i Kjøbenhavn.

§ 2. Skolens Formaal er at uddanne unge Mænd til Skibskokke.

§ 3. Skolen bestyres af et af Fællesrepræsentationen hertil valgt Udvalg, bestaaende af 3 af dens Medlemmer. Udvalget vælger blandt disse en Formand. Valgene gælder for 3 Aar, og Genvalg kan finde Sted. I Tilfælde af Vakance udfyldes den ledig blevene Plads snarest ved nyt Valg.

§ 4. Udvalget eller den Tilsynsførende (se § 5) paa dettes Vegne antager og afskediger en Bestyrer af Skolen og andet Personale og fastsætter Betingelserne under hvilke de ansættes; det antager Eleverne, fordeler Fripladser, fastsætter Undervisningsplanen og forvalter Skolens Midler. Det afgiver hvert Aar inden Februar Maa-neds Udgang til Fællesrepræsentationen en Beretning om Skolens Virksomhed i det forløbne Aar samt Regnskab over dens Indtægter og Udgifter.

§ 5. Udvalget antager en i Skibsrestauratørfaget kyndig Mand til at være Tilsynsførende ved Skolen efter de af Udvalget fastsatte Regler og for den af dette fastsatte Løn. Han har under Ansvar overfor Udvalget den overordnede Ledelse af Skolen. Han deltager i Udvalgets Møder, undtagen naar der foreligger ham selv vedrørende Sager.

§ 6. Den af Udvalget ansatte Bestyrer leder Skolens daglige Virksomhed og fører de daglige Regnskaber i Overensstemmelse med de til enhver Tid af Udvalget fastsatte Regler.

§ 7. Skolen installeres i et af Udvalget hertil erhvervet eller laant Skib. Dens Indtægter bestaar af Elevernes Bidrag og af de Tilskud til dens Virksomhed, der erhverves af Udvalget. Dens Midler og dens Regnskab holdes afsondret fra Fællesrepræsentationens øvrige Midler og Regnskab.

§ 8. Eleverne antages efter derom indgiven Ansøgning; deres Antal bestemmes af Udvalget, og dette fastsætter Betingelserne for deres Antagelse.

Et enkelt Kursus varer i 3 Maaneder, et dobbelt i 6 Maaneder. Betalingen, som erlægges forud for 3 Maaneder, er henholdsvis 90 Kr. og 180 Kr. Elever, som, efterat have gennemgaaet et dobbelt Kursus, nærer Ønske om at erholde en særlig Uddannelse, kan modtage en saadan ved at gennemgaa et tredje Kursus paa samme Vilkaar som for de to foregaaende. Eleverne har Ophold og Kost om Bord.

Der oprettes saa vidt mulig et passende Antal Fripladser for værdige og trængende Elever.

§ 9. Ved Afslutning af hvert dobbelt Kursus afholdes efter nærmere af Udvalget fastsatte Regler en Eksamen for de Elever, der afslutter Undervisningen. Eksaminationen foretages af Skolens Tilsynsførende, og et af Udvalgets Medlemmer fungerer som Censor. Der tildeles de Elever, som bestaar Eksamen, en af Karaktererne »god«, »meget god« og »særlig god«, og der udstedes i Overensstemmelse hermed et Bevis for, at de har bestaaet Eksamen, underskrevet af Udvalgets Formand og den Tilsynsførende. For Elever, som har gennemgaaet et enkelt Kursus, og som efter dettes Afslutning forlader Skolen, udstedes en ligeledes af Udvalgets Formand og den Tilsynsførende underskrevet Attest.

Uddrag af Reglementet for Skolen.

Skolens Bestyrelse.

§ 1. Skolens Bestyrelse leder Skolen i Overensstemmelse med Vedtægterne og de for Skolens Drift iøvrigt fastsatte Bestemmelser.

§ 2. Bestyrelsen fører en Forhandlingsprotokol, hvori alle Beslutninger vedrørende Skolen indføres, samt en Protokol over Eleverne, hvori disses Navne, Fødselsdag og Fødselsaar samt Hjemsted indføres. I samme Protokol indføres Elevernes Eksamensvidnesbyrd. For Elever, som udgaar af Skolen uden Eksamen, angives Aarsagen hertil.

§ 3. Den Tilsynsførende ved Skolen kontrollerer dens Bestyrer og dens hele Drift. Han foretager Indkøb, afslutter Overenskomster om Leverancer af Proviant. — Han aflægger Regnskab til Bestyrelsen over Indtægter og Udgifter.

§ 4. Bestyrelsen ansætter en Bestyrer for Skolen. — — — — —
Betingelser for Ansættelsen er bl. a.:

3. At han har faret som Kok eller Hovmester i mindst 10 Aar og mindst 2 Aar i oversøisk Fart.

4. At være forpligtet til, naar det af Bestyrelsen forlanges, at gennemgaa et teoretisk Kursus vedrørende Kostens Sammensætning i Overensstemmelse med almindelige Sundhedsregler under de forskellige klimatiske Forhold, vedrørende Næringsværdien af de forskellige Fødemidler, samt i Sundhedslære, Køkkenkemi og Læren om Nødhjælp.

Bestyreren leder under den Tilsynsførendes Overopsyn Skolens daglige Virksomhed overensstemmende med de til enhver Tid gældende Forskrifter; han varetager den daglige Ledelse af Skolen, for saa vidt intet andet herom bestemmes. Han fører for hver Dag en Journal over de udførte Arbejder, i hvilken nøjagtig indføres Vægt og Maal for de forbrugte Varer. Han fører endvidere nøjagtigt Regnskab over Dagens Indtægter og Udgifter.

§ 5. Til Assistance for Bestyreren ansættes en Underkok. — —

§ 6. Der antages en Skolelæge, som undersøger alle ny antagne Elevers Sundhedstilstand og fører Tilsyn med Skolens sanitære Forhold.

Undervisningen.

§ 7. For at optages som Elever i Skolen maa Vedkommende:

1. Have fyldt sit 16de Aar.
2. Fremlægge tilfredsstillende Vidnesbyrd for godt Helbred.

3. Have sejlet til Søs i mindst 18 Maanedes og kunne fremlægge fyldestgørende Bevis for god Opførsel og Paa-passelighed om Bord.

4. Medbringe Kjøjetøj, bestaaende af 2 uldne eller 1 vatteret Tæppe, 1 Hovedpude, 2 Pudebetræk, 4 Sæt hvidt Tøj, 2 blaa Trøjer, 4 blaa Forklæder, 2 Par blaa Benklæder, 1 Sæt Landgangstøj, 2 Par Sko eller Støvler, 1 Klædebørste, 1 Sæt Skobørster og 4 Haandklæder.

§ 8. Antallet af Elever beregnes at være fra 25—30.

§ 9. Fortrin til de Fripladser, der maatte blive oprettet, har værdige og trængende Elever, som har gennemgaaet et 3 Maanedes Kursus.

§ 10. Ved Skolen gives Undervisning i:

1. Orden og Renlighed, Vask, Vedligeholdelse af det daglige Tøj, økonomisk Anvendelse af Provianten og sammes Opbevaring.

2. Madlavning under Hensyn til Forholdene i danske Handelsskibe, og saaledes at der lægges Vægt paa Afveksling i Sammensætningen af Maaltiderne.

3. Brødbagning, saavel grovt som fint.

4. Næringsværdien af de forskellige Fødemidler samt den for Sundheden mest hensigtsmæssige Sammensætning af disse.

5. Maaltidernes Tilberedning under de forskellige klimatiske Forhold.

6. Indkøb af Proviant og Proviantregnskab.

7. Sundhedslære.

8. Næringsmiddellære.

9. Bakteriologi.

10. Nødhjælp.

11. Opdræt af Fjerkræ.

12. Køkkenkemi.

§ 11. Undervisningen foregaar i et dertil indrettet Dæksrum, som er delt i 3 Afdelinger, der benævnes A, B og C, saaledes at Eleverne fra det ene Hold under Arbejdet ikke kan komme i Berøring med det andet Hold, og det andet Hold ikke med det tredje, men dog saaledes, at Læreren kan have fuldstændigt Overblik over alle tre Arbejdsrum. De to af Rummene tjener som Kabysser, det tredje som Anrettersturz. I hvert af disse Rum arbejder $\frac{1}{2}$ af Elevernes Antal. De øvrige Elever udfører følgende Arbejde:

Spuling af Dæk, Pudsning af alt udenfor Kabysserne, Opbæring af Kul og Brænde, Fyldning af Lamper, Slibning af Knive, Servering saavel i Messe som paa Dækket, Fejning og Rengøring af saavel Messe som Dæk og Soverum, og forøvrigt alt Arbejde, som forekommer udenfor Kabysserne. Dette Hold benævnes D-Holder.

Der skiftes hver Dag med Holdene, saaledes at D-Holder, som den ene Dag har gjort Tjeneste udenfor Kabysserne, den næste Dag rykker ind i Kabys A, og det Hold, som den ene Dag arbejder i Kabys A, den næste Dag rykker ind i Kabys B. Det Hold, som den ene Dag arbejder i Kabys B, rykker den næste ind i Sturz C. Hvert Hold gør efter endt Arbejde sin Kabys klar til det ny Hold. — — —

§ 12. Brødbagning, saavel grovt som fint, samt Kaffebrænding skal udføres hver Dag af Eleverne om Bord i Skibet. Indkøb af Kød maa kun foregaa én Gang om Ugen; Nedsaltning af Kød og Flæsk skal foretages samme Dag, som Indkøbet finder Sted. Fabrikationen af forskellige Sorter Pølser, Farser m. m. skal foregaa om Bord i Skibet.

§ 13. Den praktiske Undervisning foregaar efter den for Skolen fastsatte Arbejdsplan og skal væsentlig omfatte Retter, der bruges eller hensigtsmæssig kan bruges i danske Handelsskibe; særlig Vægt skal der lægges paa en saa udstrakt Afveksling i Maaltidernes Sammensætning som mulig.

Under Vejledning af Bestyreren eller Læreren skal der, efter indhentet fornøden Tilladelse, gives Eleverne Lejlighed til at overvære Slagtingen i de offentlige Slagtehus, særlig for at lære at skelne mellem sundt og ikke sundt Kød.

§ 14. I Kabys A tilberedes Dagens Kost og alt til koldt Køkkenenhørende samt foretages Kaffebrænding. I Kabys B tilberedes den finere Mad, og her foregaar Brødbagningen. I Sturz C foregaar Tilberedningen og Anretningen af alt henhørende under koldt Køkken.

Ordensreglement.

§ 18. Eleverne maa underkaste sig de til enhver Tid foreskrevne disciplinære Regler, Vask af Undertøj og Vedligeholdelse af Gangklæder skal udføres af Eleverne

selv. Eleverne skal saa vidt muligt udføre alt Arbejde om Bord i Skibet med den mindst mulige Assistance fra Land.

§ 19. Overtrædelse af Ordensreglementet saavel som upassende Opførsel straffes med Nægtelse af Landlov, i mere graverende Tilfælde med Bortvisning fra Skolen. Eleven kan i dette Tilfælde ikke gøre Krav paa Tilbagebetaling af sin en Gang erlagte Kursusafgift.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 93/1907, afsagt d. 23. Oktober 1907. Nordischer Bergungs Verein i Hamburg mod Kaptajn Bode som Fører af S/S. „Jörn Uhl“.

Den 19. Maj d. A. Kl. c. 5 Em. knækkede det i Tyskland hjemmehørende Dampskib „Jörn Uhl“, der gik med Passagerer fra Cuxhaven til Hamburg, tæt udenfor førstnævnte Havn sit Rorhoved, hvorefter Citantens Dampskib „Reither“ blev antaget til at slæbe „Jörn Uhl“ til Hamburg. Vederlagets Størrelse skulde efter Aftalen fastsættes i Hamburg, hvilket imidlertid ikke ses at være sket. Efter de foreliggende Oplysninger er „Jörn Uhl“ bygget i 1905 og har en Værdi af mindst 133,000 Rm.

Den 4. d. M. lod Citanterne foretage Arrest i „Jörn Uhl“, der da laa i Kjøbenhavns Havn, til Sikkerhed for deres tilgodehavende Bjergeløn, som de har ansat til 1,000 Rm. De har derhos ved Stævning af 7. da. til Kaptajn Bode indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaat Arrest stadfæstet og sig kendt berettiget til at lade foretage Eksekution i Skibet med Tilbehør for 1,000 Rm. eller Kr. 893 med Renter, Arrestforrettningens Omkostninger Kr. 27.66 og denne Sags Omkostninger.

Indstævnte har ikke givet Møde under Sagen, der derfor vil være at paadømme efter det Retten forelagte.

Idet nu Retten efter de foreliggende Omstændigheder maa finde, at Bjergelønnen passende kan ansættes til Kr. 750, vil Citanternes Paastand iøvrigt være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 60 Kr.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har fra Hr. Kaptajn Kusk Jensen modtaget følgende:

I „Nationaltidendes“ Søfartstidende for 25. Oktober findes aftrykt et Brev fra Hr. Skoleforstander H. P. Hjelm, stilet til mig. Af dette Brev fremgaar, at Hr. Hjelm har taget fat paa at undervise Eleverne i, hvordan de kan benytte Lodskud til Kontrolering af Bestikket, og det er i Grunden det bedste Bevis for, at vi er enige om, at Sagen har Betydning; et andet Bevis er, at de i England udgivne „Fisherman's Charts“, hvor Havbunden er fremstillet langt tydeligere end paa almindelige Søkort, vinder stærk Udbredelse i Koffardiskibe paa Grund af den Nytte, som kan have af dem ved Navigering i usigtbart Vejr. Man bekendt benyttes Lodskud paa Doggerbank i usigtbart Vejr til at kontrollere Bestikket for Skibe, der er bestemt fra Helgolandsbugten til visse engelske Havne, ligeledes paa Ruten fra Hanstholm til Kanalen. Fra engelske og skotske Havne til Skagerak benyttes Lodskud paa Vestsiden af Grænsen ind til Jyllands Landgrund for at faa den omtrentlige Længde, og senere følges 20 Favne Kurven for at finde Skagens Fyrskib, derfra Syd paa gennem Læsørende følges Vestsiden med Loddet; Øst om Læsø følges Vestsiden af den dybe Rende etc. Saaledes kunde der opregnes en Masse; det

vil derfor sikkert ikke volde en Mand med Hr. Hjelm's Erfaring og Dygtighed nogen Vanskelighed at lave Opgaver, hvor der under Sejladsen er taget Lodskud, hvis Resultater korrigerer Bestikket, og saa spørge, hvilken Kurs og hvilke Forholdsregler der skal tages under den videre Sejlads med usigtbart Vejr, hvad enten der saa styres Kurs eller krydses. I sidste Tilfælde maa der ofte kunne angives den mindste Dybde, man bør staa ind til.

Den Slags Opgaver vil stille Krav til Elevernes Omtanke, og Løsningen af dem vil ikke alene bero paa deres Røgnfærdighed; der kan vel i mange Tilfælde gives mere end én Løsning, der er rigtig.

Kendskab til Flod- og Ebbestrømmen anvendes ikke nær saa meget, som den burde. Hvor ofte hænder det ikke, naar man forlader engelsk Havn ved Højvande og styrer i østlig Retning, at Skibet da det første Døgn er nordligere end Bestikket, fordi man i flere Timer har haft Ebbestrøm med, indtil man ved Sejladsen er kommen saa langt ud fra Kysten, at Flodstrømmen ikke udøver den modsatte Virkning.

Et Blik paa den Bog, som anvendes til Undervisningen, vil vist hurtigt overbevise de fleste om, hvordan Forholdet er mellem det, der læres om Skibet, og det, der læres om Maskinen, under Faget Maskinlære — det er nærmest som 1 til 10.

Min Kritik af Sørensen er velbegrundet. Der læres intet om det, vi først har Brug for, og dog er der visse Ting, som bør foretages i næsten alle Havari-tilfælde, hvor forskellige de end er, og dertil behøver man ikke at lære alle Landes Søløve, ja der findes end ikke Love, som kan gælde for alle de indbyrdes forskellige Tilfælde. Der er udover de første Foranstaltninger ingen bedre Regel end at handle mod andre, som man ønsker, de skal handle mod én selv.

De tre Fag Konduite, Erfaring og Kendskab til Kutymen, er vi enige om, kan ikke læres paa Skolerne, særlig de to første. Men er det ikke den ubemidlede Værn, at Erfaring ikke kan ombyttes med et Kursus? Heri maa vistnok Grunden søges til, at saa mange Forældre ikke faar det ud af deres Børn, de har ventet, til Trods for at de har holdt dem i de bedste Skoler og med nogen Grund synes, at de maa være et Hestehoved foran deres jævnaldrende. I næsten alle Tilfælde viser det sig nemlig, naar de træder ud i Livet, at de bliver bag efter, fordi de først skal til at indsamle den Erfaring, deres jævnaldrende allerede har.

De, der ofrer deres Tid og Penge paa Navigatøruddannelse, har ogsaa et vist Krav paa at faa de teoretiske Kundskaber, de har Brug for, og ikke faa Tiden anvendt paa Ting af tvivlsomt Værd. Af denne Grund kan jeg heller ikke indlade mig paa en Sammenligning mellem Maanedistancer og Kronometerlængder. Hvor mange kan række Hænderne i Vejret og sige, at de paa Søen har bestemt deres Længde ved en Maanedistance til 1/2 Grads Nøjagtighed. Til at naa den Nøjagtighed udkræves tilmed særlig gunstige Forhold. At der intet Kronometer findes om Bord, kan hurtigt rettes ved Køb; det samme gælder flere andre Instrumenter, som ogsaa læres, endskønt de ikke findes i alle Skibe.

Vi er i det væsentlige enige, og at jeg har fremdraget enkelte mindre heldige Sider, skyldes ikke Lyst til Kritik eller til at blande mig ind i disse Sager, men derimod det, at nu er Tiden inde til at fremsætte Bemærkninger om det, som man synes kunde være bedre, inden den ny Ordning bliver fastslaaet. Har jeg fornærmet nogen personlig, saa er det meget mod min Vilje; det er dog Sagen, det drejer sig om.

Jens Kusk Jensen.

Hovmesterens Stilling om Bord.

Vi har modtaget følgende:

Efter at de fleste Rederier har overtaget Forplejningen i deres respektive Skibe, turde Tiden være kommen til at henlede Redernes Opmærksomhed paa den Mand, hvis Tarv det er at forvalte Provianten, nemlig Hovmesteren og specielt paa hans Stilling om Bord.

Hvad den pekuniære Side af Stillingen angaar, tør man uden Overdrivelse udtale, at den nærmest er slet, idet det overvejende Antal Hovmestre udmønstres til 70 Kr. om Maaneden.

Heraf følger uvægerligt, at alle bedre Elementer efterhaanden søger bort til mere indbringende Erhverv, og at kun de mindre heldige tilsidst bliver tilbage. Men om Rederne i Længden vil staa sig ved at have deres ofte værdifulde Proviantbeholdninger lagt i Hænderne paa ungdommelige, delvis eller maaske slet ikke faguddannede, Folk, er vistnok et stort Spørgsmaal, der maaske var Overvejelse værd.

Men ogsaa Hovmesterens rent personlige Stilling om Bord lønner det sig at beskæftige sig lidt med.

Jeg formoder, at de ærede Redere alle som én er af den Formening, at Hovmesterens vigtigste Opgave er at passe Provianten, sørge for Besætningens Forplejning, samt vedligeholde det ham betroede Inventar.

Men dette er en Misforstaaelse.

I almindelige Lastbaade er det Hovmesterens vigtigste Opgave at opvarte Kaptajnen, passe hans Hund, Kat, Papegøje, Kanarifugl eller Akvariefisk. Dernæst at børste hans Tøj og Støvler, at pudse hans Cycle, at vaske hans Strømper og lappe hans Tøj; kort sagt, Hovmesteren er først og fremmest til Kaptajnens ubetingede Disposition eller for at nævne Tingene ved dens rette Navn: „Han er Kaptajnens Kammertjener“, og ikke førend i 3dje Række kommer Provianten, og hvad dermed staar i Forbindelse.

Jeg skriver udtrykkelig „3dje Række“; thi foruden den før nævnte Tjenervirksomhed paahviler det Hovmesteren at renholde Kahyt, Sovekammer og Bestiklukaf, samt at pudse en Mængde Messing, altsammen Arbejder, som D'Hrr. Kaptajner nok skal sørge for ikke tilside-sættes af Hensyn til Provianten.

Den Gang Kaptajnerne selv stod for Forplejningen (havde Provianten), var der i og for sig intet at sige til, at de lod sig opvarte efter Behag og satte Hensynet til personlig Hygge og Velvære højt, idet det gik ud over dem selv, saafremt der skete noget med Varebeholdningerne. Men nu, da det ikke længer er Kaptajnerne selv, det gaar ud over, men Rederne, saa er Sagen jo indtraadt i en ny Fase, og derfor har jeg tilladt mig at fremhæve den.

I Forbindelse hermed tillader jeg mig at bemærke, at der næppe er Tvivl om, at de fleste af de „Messeklager“, som Rederierne sikkert nu besværes med, vilde bortfalde, dersom Hovmesteren for det første lønnedes anstændigt og for det andet fik Tid til at passe det, som han er uddannet og antaget til.

Endnu blot dette: Naar et Skib af Hensyn til den foran omtalte lille Hyre nøjes med en ung Hovmester, der maaske ikke er videre stiv i Papirerne, og Vedkommende saa oven i Købet sættes i Arbejde som Oppasser, tror de ærede Herrer Redere saa ikke, at der er stor Sandsynlighed for et „smukt“ Resultat, naar Skibets Aars-Proviantregnskab opgøres?

Søfarende Hovmester.

Fragtmarkedet.

I den sidst forløbne Uge er der i de fleste Retninger indtraadt yderligere Flovhed, og naar undtages La Plata og Nordamerika, hvortil knyttes en Del Forhaabninger, er Udsigterne for den nærmeste Fremtid absolut ikke gunstige. Østersøsesonen er jo nu snart forbi for i Aar, og der har igen været sluttet en Del Dampere til høje Fragter, og hvis Ekspeditionerne bliver nogenlunde ordentlige, vil disse Dampere ogsaa tjene godt, men saa snart Botten, Kronstadt og St. Petersborg lukker, er ogsaa Glansen dermed gaaet af Østersøfragterne. Allerede nu spores der Tegning i denne Retning, idet der er indtraadt en Nedgang i Raterne saa vel fra Riga som fra de øvrige russiske samt fra de tyske Havne, og det vil desværre antagelig næppe vare ret længe, inden Fragterne er nede paa det sædvanlige usle Vinterniveau, medmindre da Kulfragterne skulde stive dem af, og noget saadant er heldigvis ikke udelukket, thi der synes at være mange Kulfragter til Østersøen og Danmark for denne og næste Maanedes Afskibning. En Del danske Dampere begynder allerede nu at søge ud af Østersøen for at bjerge Føden for Vintermaanederne andet Steds, men til at begynde med er Kosten mager, og navnlig er Returfragterne fra Middelhavet mildest talt elendige, medens Sortehavsmarkedet er faldet fuldstændig sammen. Som Sagerne ligger i Øjeblikket er det nemt nok at komme ned til Middelhavet med Overskud, men at slippe helskindet tilbage igen skal der særligt Held til.

Det østlige Marked er stadig meget flovt. Kalcutta er nu nede paa 21/3 Jutebasis til Dundee, hvilket er 1/3 lavere end for en Uge siden. For Ris sluttedes der meget lidt, da Eksportørerne holder Varen i meget høj Pris, men enkelte Afslutninger pr. Februar/Marts fandt Sted til 22/6 à 23/ fra Saigon til nordfransk Havn, 23/ O. C. fra Birma.

Sortehavet etc. ligger saa elendigt som nogensinde paa denne Aarstid, idet Begæret efter Tonnage er indskrænket til et Minimum. Fra Odessa etc. noteres nominelt kun 5/9 til udsøgt Havn, ja endnu lavere har været akcepteret for Kompletteringer. Fra Sulina har der sidst været sluttet til 6/ à 6 2/3 L. H. A. R. og fra Kustendje til 7/6 U. K. For Erts fra Poti til Rotterdam betaltes 9/3 à 9/6.

Middelhavet viste igen en ikke ringe Aktivitet, men Raterne er nedadgaaende, og navnlig for større Baade har der været sluttet til lave Fragter. Ikke faa Baade foretrak at returnere til England i Ballast. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 5/9 Grækenland (2 Havne)/Rotterdam, 5/7 1/2 Algier/Stockton, 10/7 1/2 Sevilla/Stettin, 10/6 Huelva/U. S., 6/9 La Pallice. For Oljekager fra Marseille til Sverig (3 Havne) noteres 15/6. Aleksandria er uforandret flov paa Basis af 6/3 Bomuldsfrø til Hull, 6/9 London. For Erts fra Bilbao kan faas 4/4 1/2 Cardiff, 4/9 à 4/10 1/2 Middlesbro, 5/ Stockton.

Nordamerika er ikke alene høvded, men i enkelte Tilfælde betaltes der højere Rater for November. For Korn til Baltimore til udsøgt Havn betaltes 2/1 1/2 pr. November/December for flere Dampere op til 30,000 Qrs., medens der fra Golfen betaltes 2/6. Paa Netto Charter fra New Orleans eller Galveston sluttedes der indtil 12/3 udsøgt Havn pr. November, 13/ én dansk Havn, men pr. December/Januar er Fragten 6 à 9 d. mindre. Tømmerfragter fra Golfen er knappe, 85/6 betaltes Pensacola/Antwerpen. For Bomuld fra Wilmington er Raten uforandret 26/3 til Liverpool eller Bremen.

La Plata Markedet er for prompt Lastning uforandret flovt paa Basis af 9/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men pr. Februar/Marts er der en Del Efterspørgsel til Rater varierende mellem 16/ og 16/6, hvilket betegner en Stigning af c. 6 d. i Ugens Løb, men selv til den højere Rate er Rederne gennemgaaende tilbageholdende, og kun forholdsvis faa Befragtinger har fundet Sted. Kulfragterne

fra Cardiff er lavere paa Basis af omkring 11/6 for December Lastning.

Østersømarkedet har ligget fast og livligt for de nordlige Havnes Vedkommende, men fra de sydlige Pladser er Raterne gaaet noget ned grundet paa det rigeligere Udbud af Tonnage i Forbindelse med lidt færre Laster. Navnlige Kornfragter er knappe, og fra Libau blev der sluttet til 1/ Havrebasis Rotterdam, medens Raten til London kun er 10¹/₂ d., til Rouen 1/1¹/₂. Fra Königsberg noteres endnu 1/6 til London eller Rotterdam. Der begynder at komme lidt Hør fra Riga, men Raten er ikke over 18 Frcs. til Dunkerpue eller Ghent. For Trælast noteres bl. a. 26/ D/B. til London, 30/ å 31/ Manchester, Frcs. 30/31 Antwerpen, og Frcs. 40 betales til Bordeaux. Fra St. Petersborg blev betalt 1/6 å 1/7¹/₂ Hvedebasis til Rotterdam, Mk. 30 å 32 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 37/6 å 42/6 pr. Favn Shortprops til Kulhavn paa Englands Østkyst, og da Temperaturen stadig er forholdsvis mild, og Markedet snart er udtømt for Laster, ser vi næppe synderlig højere Rater i Aar. Blandt de sidste Afslutninger fra Botten nævner vi Frcs. 38 D/B., 1/2 Boards Borgå/Ostende (800 Sldr.), Frcs. 42 for 320 Sldr., Frcs. 37 D/B., 2/3 Boards Frøderikshavn/Ghent (850), Frcs. 36 D/B.B. Kotka/Antwerpen (1,100), Frcs. 42 Skellefteå/Antwerpen (450).

Kulfragterne er gennemgaaende bedre til Østersøen, men i de fleste andre Retninger er de flovet noget af, særlig ad Middelhavet til. Fra Østkysten har der bl. a. været sluttet til følgende Rater: 5/6 Boness/Libau (2,000), 5/3 Tyne/Stockholm (1,800), 5/6 Burntisland/Kalundborg (1,600), 4/6 å 4/10¹/₂ Tyne eller Forth/Swinemünde (2,000/2,500), 5/ Seahau/Neufahrwasser, 4/6 Tyne/Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/10¹/₂ Forth/Bandholm (1,300), 4/ Tyne/Dunkerpue (3,600), 5/6 å 5/7¹/₂ Lisabon (2,500/2,700), 8/4¹/₂ Venedig (6,300), 9/7¹/₂ (4,000), 7/6 Port Said (3,800). Blandt Befragtningerne fra Cardiff kan vi nævne 6/ til Swinemünde (1,200), 6/7¹/₂ å 6/9 Gibraltar, 7/6 å 8/ Genua, 8/ Barcelona, Frcs. 9 Marseille, 8/9 Venedig (8,000 Tons Baad), 8/ Piræus, 7/9 å 8/ Port Said, 6/9 å 7/ Tenerifa eller Las Palmas, 11/6 å 12/6 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til Nordø-, Kanal-, vestfranske og vestengelske Havne har Markedet i den forløbne Uge været ret livligt, og en Del Befragtninger har fundet Sted til lønnende Rater, men grundet paa den mere indskrænkede Besejling af Østersøhavne er der Sandsynlighed for større Vanskeligheder med at anbringe den fremkomne Tonnage til lønnende Fragter, og Oplægning af nogle Skibe vil utvivlsomt finde Sted, hvis større Salg af Ladninger ikke foregaar, thi Rederne er klar over, at de hellere maa oplægge Skibene end sejle for Fragter, som ikke lønner sig. Returfragterne er mere indskrænket i Antal men dog ret lønnende i flere Retninger. Kultørnen er frendeles lang i Kings Lynn, Boston og Wemyss, men ret tilfredsstillende i de øvrige Østkysthavne.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

100 Sldr. Stav Kotka/Fowey 35/, 90 Sldr. D/B., Boards Gøteborg/Boston 27/6, 350 Tons Byg Nakskov/Kristiania 5 Kr., 150 R.-T. Is Kristianiafjord/Southampton 9/, 178 R.-T. Is Kristianiafjord/Cherbourg 11 Frcs., 350 Tons Salt Hamburg/Plymouth 6/6, 290 Tons Clay Charlestown/Harburg 8/6, 280 Tons Clay Charlestown/Gøteborg 7/, 350 Tons Clay Fowey/Livorno 12/, 370 Tons Skifer Portmadoc/Kjøbenhavn 11/6, 210 Load Chocks Kolberg/Sunderland 9/, 200 Tons Kul Leithfjord/Pontrieux 8/, 220 Tons Kul Leithfjord/Svendborg £ 7, 200 Tons Kul Tynen/Odense £ 8, 240 Tons Kul Kings Lynn/Kjerteminde £ 9.10.

For de mindre Skibe har det gennemgaaende været meget flovt. Königsberg og Danzig noterer intet, Kolberg, Stolpmünde og Rügenwalde er ikke bedre, og fra Stral-

sund meddeles, at der slet ingen Anvendelse er for mindre Skibe; derimod søges nogle større Skibe for Havre til Kristiania og Moss 8 Mark, hvortil der er sluttet, samt en enkelt Ladning Hvede til Königsberg, Danzig, for hvilken en god Fragt vil kunne gennemføres. Greifswald sluttede i Begyndelsen af Ugen for Havre 6 ¹/₄ Mark, og fra Rostock søges nogle Skibe for Rug i Størrelsen 90/100 Tons til 5 Mark; Skibe under denne Størrelse har ikke været at placere derfra i den sidste Tid.

ab Lübeck staar det ret taaleligt, ligesom der fra Østkysten af Hertugdømmerne ellers sluttet nogle Skibe for Rug og Hvede.

ab Kjøbenhavn er det meget flovt, og kun faa Skibe bliver sluttet derfra, bl. a. Hørfrøkager til Aalborg 15 Øre.

ab de danske Provinshavne har det været noget mindre livligt, Skibe paa 80/85 Tons Hvede kan imidlertid placeres næsten fra alle Pladser, endvidere noteres for Byg til Rotterdam 8 Mark.

ab Sydsverig er det fastere; med den stadige østlige Vind kommer der ingen Skibe dertil, og 6 Mark for Bloksten til Stettin, Wismar, Warnemünde vil sikkert kunne gennemføres.

Spørgsmaal og Svar.

Et Parti Tommer og Brædder paa ialt 1814 Kbfd. dansk og vejende c. 50,500 Pd. opsendes i Foraaret til Den danske arktiske Station gennem Den kgl. grønlandske Handel og befordres som Dækslast. Herfor beregnes en Fragt af 1,720 Kr. Sendt som Stykgods under Dæk vilde dette Parti have kostet i Fragt c. 505 Kr. beregnet efter kgl. grøn. Handels sædvanlige Takst af 1 Øre pr. Pd. for »Sendingsgods«. I denne Aaledning spørges: Er det i Almindelighed dyrere at sende Gods som Dækslast end at faa det samme Gods sendt i Rummet, og kan der eventuelt angives et bestemt Forhold mellem Fragten for Dækslast og Rumlast?

Den danske arktiske Station,
Disko, Grønland.

Naar af en eller anden Grund en Del af et ensartet Vareparti sendes paa Dækket, en anden Del i Rummet, er Fragten af Dækslasten som Regel billigere end af Rumlasten. Noget for alle Tilfælde gældende Forhold mellem de to Fragtsatser kan ikke angives, men efter en almindelig anvendt Kutyne andrager den første ²/₃ af den sidste.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i September Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe. Sejlskibe: 6 amerikanske, 1 argentinsk, 9 britiske, 1 fransk, 3 italienske, 7 norske, 5 russiske, 2 svenske, 1 tyrkisk, ialt 35. Dampskibe: 1 argentinsk, 1 belgisk, 13 britiske, 1 dansk, 3 japanske, 1 norsk, 2 russiske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 25. Aarsagerne har været for Sejlskibene: Stranding 17, Kollision 2, Ild 2, forsvundet 2, forladt 1, Kondemnation 12; for Dampskibene: Stranding 9, Kollision 4, Ild 2, forsvundet 3, Kondemnation 7.

Alfhild, Dpsk. af Gøteborg, kom d. G. ds. ved Afsejlingen fra Tuborg paa Grund. Efter at have lægteret en Del af Lasten kom Skibet flot og fortsatte Rejsen ubeskadiget.

Marie, Skonnert af Marstal, er d. G. ds. paa Rejsen fra Karlsborg til Aalborg strandet ved Anholt. Mandskabet reddedes i Land; Skibet er totalt Vrag. »Marie« var bygget 1846 af Eg i Kiel og maalte 47 Netto Reg.-Tons. Kaptajn Hermansen var Ejer af Skibet.

Cayo Largo, Dpsk. af London, har for Indgaaende til Frederikshavn faaet slaaet alle Bladene af Skruen ved at kolliderede med Kajen.

Whitesea, Dpsk. af London, er d. 9. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Pillau med en Ladning Kul grundstødt ud for Hornbæk Havn. Svitzers assisterede Skibet flot og ind hertil for Løsning og Reparation.

Edison, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. ved Indgaaende til Grangemouth i Kollision med Kajen. »Edison« fik Skade i Boven og maa reparere i Grangemouth. Kajen tog ogsaa betydelig Skade.

Cupido, Dpsk. af Bremen, kom d. 7. ds. for Indgaaende til Vejle i Taago paa Grund. Dpsk. »Skjold« bragte Skibet flot og ind til Vejle.

Fonja, Dpsk. af Gøteborg, har været paa Grund ved Rudkjøbing. Flot efter at en Del af Lasten var lægteret, og bar fortsat Rejsen.

Kvalen, Dpsk. af Haugesund, er paa Rejsen fra Wiborg med Trælast ankommet til Kalundborg med svær Slagside. C. 5 Stander af Dækslasten er kastet over Bord. Skibet har været paa Grund ved Lynetten.

Oscar II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa sin sidste Rejse fra New York hertil haft Ild i Kulbunkerne. Besætningen fik Ilden slukket.

Emeralden, Barkskib af Genua, er af Bjergningsdpsk. »Bion« indslæbt til Helsingør efter Grundstødning paa Lysegrunden. Skibet er undersøgt af Dykker og befundet ubeskadiget. Høje Dækslasten er kastet over Bord. Bjergelønnen andrager 1800 Kroner.

Vestjylland, Kutter af Lemvig, kom d. 7. ds. i Taage paa Grund ved Lyngby og løb saa højt op paa Stranden at Besætningen kunde springe i Land. Skibet er lægt og staar farligt.

Fyrskib Nr. 19 kom under Bugsering fra Frederikshavn hertil paa Grund Vest for Gilbjerg sammen med sin Bugserdamper »Expres«. Svitserdamperne »Skandinavi« og »Hertha« bragte Skibet flot og »Skandinavi« bugserer Fyrskibet til Kjøbenhavn, medens »Hertha« bringer Slæbedamperen til Helsingør.

Randulff Hansen, Dpsk. af Arendal, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Råfö til Manchester med Trælast paa Grund Nord for Dragør Havn. Flot uden Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 9. November fandt hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft Aflobnings Sted af en ny Fragtdamper. Skibet, der fik Navnet »Ellen«, er det femte Sesterskib, der bygges for Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en Fragtdamper til

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 12. Novbr.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 1. ds. fra Riga. — Alexandra, Rabe, ank. hertil 5. ds. fra Boston. — Algarve, Borries, ank. Rouen 8. ds. fra Riga. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Kristiania 10. ds. herfra. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Palermo 9. ds. til Marsala. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 28. ds. herfra. — Arkansas, Petersen, ank. Philadelphia 6. ds. herfra. — Arno, Strubberg, ank. St. Petersburg 10. ds. herfra. — Axelhuus, Soelberg, ank. hertil 11. ds. fra Pillan. — Baron Stjernblad, Kofoed, ank. London 12. ds. herfra. — Beira, Lunge, p. Dartmouth 8. ds. for St. Louis. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Riga 7. ds. fra St. Petersburg. — Chr. IX, Holm, ank. St. Petersburg 2. ds. fra Reval. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 10. ds. til Dunston. — Douro, Mortensen, afg. Newcastle 7. ds. til Oporto. — Esbjerg, Struve, afg. Gelle 12. ds. til Stugsund. — Florida, Andersen, ank. hertil 11. ds. fra Philadelphia (via Kristiania). — Frederik, Thomsen, ank. Pillan 1. ds. herfra. — Garonne, Kromann, afg. herfra 10. ds. til Reval. — Georgios I, Sørensen, p. Brunsbüttel 11. ds. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 7. ds. til Kristianssand. — Hengest, Harder, afg. Sunderland 6. ds. for Marseille. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 9. ds. til Stockholm. — I. C. Jacobsen, Petersen, p. Ouessant 10. ds. herfra. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 11. ds. fra Hull. — Kasan, Hansen, p. Brunsbüttel 11. ds. for Libau. — Kentucky, Andersen, ank. New York 9. ds. herfra. — Kiew, Jørgensen, afg. Lissabon 11. ds. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 9. ds. herfra. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 11. ds. fra Hull. — Louise, Kruse, p. Hanstholm 11. ds. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 8. ds. til Boston. — L. P. Holmblad, Swane, ank. Boston 2. ds. fra Kristiania. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Danzig 8. ds. herfra. — Moskva, Meldahl, ank. Riga 10. ds. herfra. — Nicolai II, Kaes, p. Dartmouth 6. ds. for Boston. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, p. Holtenuu 12. ds. hertil. — Nordjylland, Kragh, ank. Hull 6. ds. fra Libau. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 9. ds. fra St. Petersburg. — Omsk, Jønsen, p. Holtenuu 11. ds. for Windau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 6. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, ank. hertil 11. ds. fra Libau. — Pregel, Olsen, ank. St. Petersburg 8. ds. fra Antwerpen. — Ribershus, Bonnelykke, ank. hertil 11. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, ank. hertil 6. ds. fra Las Palmas. — Thyra, Mikkelsen, afg. Newcastle 2. ds. for Genua. — Tiber, Beck, ank. Marseille 10. ds. fra St. Louis. — Tyr, Timning, ank. hertil 11. ds. fra Windau. — United States, Wulff, ank. New York 12. ds. fra Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 6. ds. fra Antwerpen. — Vendysssel, Jacobsen, afg. Reval 9. ds. til Dunkerque. — Viking, Meyer, afg. Riga 9. ds. til Antwerpen. — Ceros, Gad, ank. Leith 11. ds. fra Thorshavn. —

Holar, Swan, ank. Reykjavik 9. ds. fra Seydisfjord. — Laura, Aasberg, afg. Reykjavik 10. ds. til Leith. — Skalholt, Larsen, ank. Reykjavik 11. ds. fra Ølfjord. — Tjaldur, Rothe, ank. Thorshavn 10. ds. fra Leith. — Vesta, Gottfredsen, afg. Bordevri 3. ds. for Reykjavik.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Repola, Wiborg 10. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Borgå 12. ds. — Engeland, Andersen, ank. Kjøge 12. ds. — Holland, Poulsen, afg. Methil 9. ds. — Rusland, Madsen, afg. Goole 11. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, afg. Hunflour 12. ds. til Port Talbot (Wales). Ingrid, Winther, ank. Kotka 9. ds.

Dania. Lilly, Nielsen, pass. Kanalen 12. ds. til Leer. — Alexy, Lorentzen, ank. Königsberg 11. ds. — Dagny, Fischer, ank. Lübeck 8. ds. — Mary, Clausen, ank. Libau 10. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. Swinemünde 12. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Blyth 9. ds. — Frankrig, Friis, ank. Fairwater 9. ds. — Belgien, Nielsen, ank. St. Petersburg 11. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, afg. Stettin 8. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Kiel 3. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. Aalborg 9. ds. — Jens Bang, Kusk-Jensen, ank. Aalborg 5. ds. — Margrethe, Lund, ank. Aalborg 10. ds. — Henning, Clemmensen, ank. Lemvig 10. ds.

Ocean. Norman, Roshæk, afg. Jarrow 9. ds. til Stettin. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 9. ds.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Normandie, Schmidt, ank. Königsberg 29. Oktbr. — Slesvig, Sørensen, ank. Ghent 9. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cardiff 1. ds. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, ank. Sunderland 6. ds. — Generalkonsul Pallisen, Christensen afg. Newport 1. ds. til Buenos Aires. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 7. ds. til Pozzuoli. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. St. Petersburg 4. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. St. Petersburg 8. ds. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Grangemouth 11. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hull 28. Oktbr. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Ghent 10. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Ghent 9. ds. til Stettin.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Wearmouth 9. ds. — I. N. Madvig, Huhn, afg. Blyth 7. ds. — Hamlet, Reese, afg. Aalborg 8. ds. — Helge, Olsen, ank. Bremen 9. ds. — Rolf, Olsen, ank. Kronstadt 10. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. Kroustadt 2. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Båtskärnäs 8. ds. — Nancy, Nielsen, ank. Koivusaari 9. ds. — Nautik, Nielsen, ank.

Sörnäs 9. ds. — Nordsøen, Gram, ank. St. Petersborg 31. Oktbr. — Noxos, Basse, afg. Wiborg 5. ds. til Nantes. — Fylla, Christensen, afg. Kotka 10. ds. til Sevilla. — Gerda, Iversen, pusseret Gibraltar 5. ds. til Stockholm. — Hebe, Pedersen, ank. Swansea 11. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Brake 11. ds. — Napoli, Brinch, ank. Yxpila 9. ds. — Bodil, Larsen, ank. Strömfors 7. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. Hayle 11. ds. — Nerma, Nielsen, afg. St. Brioux 11. ds. til Swansea. — Alfa, Lauritsen, ank. Hudiksvall 9. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. St. Petersborg 7. ds. — London, Bom, ank. Calais 11. ds. — Paris, Tholander, ligger i Kjøbenhavn. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. Kjøbenhavn 9. ds. til St. Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Blyth 6. ds. — Wien, Brink, ank. Amsterdam 4. ds. — Roma, Schmidt, afg. Stettin 12. ds. til St. Petersborg.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Königsberg 9. ds. — Russia, Poulsen, ank. Borgå 8. ds. — Carl Heeksher, Starck, ank. Kjøbenhavn 8. ds. — Normannia, Eriksen, ank. Stettin 8. ds. — Livonia, Skov, ank. Rotterdam 8. ds.

Østerseen. Gratia, Sorensen, ank. Brake 5. ds.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Lübeck 9. ds. — Gallia, Nielsen, ank. Dordrecht 11. ds. — Calødonia, Storm-Hansen, afg. Riga 11. ds. til Dordrecht. — Sarmatia, Pedersen, afg. Sunderland 9. ds. til Stettin. — Katonia, Rasmussen, ank. Sundsvall 11. ds.

Inga. Flandria, Poulsen, ank. Methil 10. ds. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 11. ds. — Estonia, Winckler, ank. St. Petersborg 6. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Burntisland 12. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. London 10. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. St. Petersborg 9. ds. — Brattingsborg, Suenson, ank. Talcahuano 7. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Fredensborg, Winthor, ank. St. Petersborg 6. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Huelva 26. Oktbr. — Jømsborg, Mathiesen, ank. London 8. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Newport 10. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Kjøbenhavn 12. ds. — Skanderborg, Jensen, afg. Bona 2. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Helsingfors 3. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. Stettin 9. ds. — Søborg, Hansen, afg. Dunston 31. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. Ghent 3. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Ghent 5. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Dunston 31. Oktbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. St. Petersborg 4. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Sunderland 12. ds. — Ulfborg, Albertsen, ank. St. Petersborg 6. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Leer 5. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. Barry 3. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. St. Petersborg 6. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. Swinemünde 8. ds. — Tauruborg, Matzen, ank. Preston 24. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Methil 9. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. St. Petersborg 31. Oktbr.

Svendborg. Peter Mørsk, Borgesen, afg. Ghent 12. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Libau 8. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Algiers 5. ds. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Antwerpen 12. ds. — Cathay, Jensen, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — Indien, Berg, afg. Saigon 7. ds. — Tranquebar, Thomsen, ank. Marseille 11. ds. — St. Lucia, de Fine Licht, ank. Soesol 7. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. Aalborg 12. ds. til Rotterdam. — St. Thomas, Hansen, afg. Antigua 12. ds. til Dominica. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1. ds. til Havre.

Æra. Enighed, Jensen, ank. Hartlepool 9. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Blyth 10. ds.

Term. Sara, Jensen, afg. Neufahrwasser 12. ds. til Riga. — Helene, Sorensen, ank. Königsberg 6. ds. — Agnete, Petersen, ank. Wismar 7. ds. — Hermia, Hansen, afg. Koldiug 11. ds. til Seaham. — Alice, Schultz, ank. Grangemouth 9. ds. — Sjælland, Sonneisen, ank. Methil 9. ds. — Bornholm, Abrahamson, ank. Kiel 10. ds. — Nauta, Madsen, ank. Kiel 11. ds.

Svensen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Umeå 12. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Wiborg 9. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Antwerpen 8. ds. — Hans Tavsén, Klaaborg, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Nyborg 12. ds. — N. G. Petersen, passerede Kjøbenhavn 12. ds. nordg. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Garston 8. ds. — Aja, Brøsen, ank. Rouen 9. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. Chantenay 6. ds. — Sigurd, Petersen, afg. Stettin 10. ds. — L. H. Carl, Petersen, ank. Willajokki 10. ds. — Erik II, Mahneke, ank. Lübeck 9. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. Swinemünde 8. ds. — Dan, Petersen, ank. Stettin 10. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. St. Petersborg 9. ds. — Knud II, Meyer, ank. Nantes 26. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afg. St. Petersborg 6. ds. — Ragnar, Holst, ank. Repola 10. ds. — Skjold, Stabell, afg. Kjøbenhavn 12. ds. — Halldan, Hansen, ank. Kungsgården 5. ds. — Oluf, Jørgensen, ank. Aarhus 4. ds. — Svend II, Jensen, ank. St. Petersborg 12. ds. — Harald, Schmidt, ank. Cardiff 8. ds. — Magnus, Hveysel, ank. Frederikshavn 7. ds. — Ivar, Juul-Hansen, ank. Sunderland 11. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. Swansea 9. ds. — Vagn, Mahneke, afg. Philippeville 9. ds. — Ulf, Drescher, afg. Nedorkalix 9. ds. — Leif, Iluus, ank. Stockholm 9. ds.

Heimdal. Anie, Leth, afg. Sunderland 3. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Calais 3. ds. — Marta, Christensen, ank. Rouen 10. ds. — Elna, Rathje, afg. Swansea 8. ds. — Therese, Larsen, ank. Antwerpen 31. Oktbr. — Simone, Møller, ank. Sundsvall 12. ds. — Jeanne, Jørgensen, afg. Ghent 12. ds. — Daisy, Jørgensen, ank. Sunderland 11. ds. — Vera, Risø, ank. Sunderland 8. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. St. Petersborg 2. ds. — Clara, Magleby, ank. Blyth 11. ds. — Kai, Kurtzhals, ank. Grimsby 11. ds. — Erik, Jacobsen, ank. hertil 9. ds. — Axel, Christensen, ank. Horsens 11. ds. — Absalon, Grau, afg. Kramfors 7. ds. til Palma. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Korsør 9. ds. — Josey, Damm, ank. Helsingfors 11. ds. — Hugo, Steen, afg. Penarth Dock 11. ds. til Bona. — Chr. Gylstorff, Poulsen, afg. Borgå 31. Oktbr. til Barcelona. — Ulrik Holm, Bonnelycke, afg. Råfö 9. ds. til Rouen. — Wilh. Colding, Bjararson, afg. Kristinestad 6. ds. til Kartagena. — Angantyr, Holm, ank. Hamburg 9. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Antwerpen 9. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Koivusaari 12. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. Burntisland 11. ds.

Frø. Austa, Bagger, ank. Bremen 10. ds. — Vera, Thing, afg. Ghent 8. ds. til Danzig. — Freja, Nielsen, ank. Kristiania 11. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 11. ds. til Nakskov.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Wirde, ank. Kristiania 8. ds. — Tor, Hærstedt, afg. Bandholm 12. ds. til Kjøbenhavn.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Gibraltar 10. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Åbo 4. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. Holtenu 12. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, afg. Hamburg 12. ds. til Aracaju. — Inga, Pedersen, ank. Valencia 7. ds. — Ætina, Andersen, ank. Esbjerg 9. ds. — Ella, Storm, ank. Langesund 11. ds.

Fana, Nordby. Havila, Duysen, prajet 2. ds. ud for Portland paa Rejsen fra Hamburg til Guaymas. — Doris Brodersen, Hansen, anlob Punta Delgade 9. ds. for Proviant paa Rejsen fra Punta Arenas til Falmouth. — Sorine, Andersen, var efter endt Reparation sejlkklar i Brevig 12. ds. bestemt til London.

Fana, Sanderho. Elisabetha, Fischer, afg. Liverpool 10. ds. til Gibraltar. — Killena, Hansen, afg. Methil 7. ds. til Leith.

Renne. John Hintze, ank. Aarhus 3. ds. — Kastor, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karroboeksmünde 3. ds. — Amaranth, Kuhn, ank. Mariager 4. ds. — Argus, Holm, er ank. til Kjøbenhavn. — Neptun, Køller, ank. Kjøbenhavn 6. ds. — Amalia, Nielsen, ank. Gilleleje 6. ds. — Sigurd, Hansen, ank. Kalmar 7. ds. — Johannes, Jensen, er afg. fra Hamburg. — Freja, Bech, ank. Pillau 9. ds. — Veset, ank. Sønderborg 8. ds.

Svendborg. Saga, Clausen, ank. Grangemouth 4. ds. — Helge, Carlsen, ank. Fowey 4. ds. — Skjold, ank. St. Valery 3. ds. — Alma, Hansen, ank. Frederiksstad 4. ds. — Katrine, Hansen, ank. Fowey 5. ds. — Marie, Andersen, ank. Amsterdam 5. ds. — Union, Olsen, ank. South Alton 1. ds. — Jason, Hansen, ank. Sandefjord 6. ds. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. Ronne 6. ds. — Najaden, Rasmussen, ank. Frederiksstad 5. ds. — Gefion, Rasmussen, ank. Poutricux 5. ds. — R. P. Pedersen, Andersen, ank. Shovham 5. ds. — Yrsa, Rasmussen, ank. Fowey 5. ds. — Emanuel, Bentzen, ank. Grangemouth 7. ds. — Neptunus, Jensen, ank. Sunderland 6. ds. — Slesvig, Hofmann, ank. Pitten Wien 5. ds. — Pampa, Jensen, ank. Aarhus 7. ds. — Martin, Wilde, ank. Alblæsserdam 7. ds. — Dagny, Rasmussen, ank. Solvesborg 8. ds. — Magnet, Gommesen, ank. Rotterdam 6. ds. — Freier, Brandt, ank. Fowey 7. ds. — Norden, Andreassen, ank. Riga 8. ds. — Triton, Nielsen, ank. Loitudy de Point Fabbe 8. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Brügge 9. ds. — Venus, Jensen, ank. Göteborg 9. ds. — H. I. Jensen, Larsen, ank. Sundsvall 9. ds. — Pallesen, Jensen, ank. Sundsvall 9. ds. — Psyche, Nielsen, ank. Masnedund 9. ds. — London, Andersen, ank. Nortshields 9. ds. — Guldborg, Jørgensen, ank.

Tonsberg 11. ds. — l. Lotz, Hansen, ank. Karlshamn 11. ds. — Roma, Jensen, ank. Boston 9. ds.

Æra. Amalia, Andersen, ank. Memel 5. ds. — Aerial, Christensen, ank. Sunderland 4. ds. — Malfridur, Hansen, ank. Karlskrona 5. ds. — Ceres, Bager, ank. Stralsund 4. ds. — Sejerskrausen, Schmidt, ank. St. Vaast la Hougne 5. ds. — Arken, Christensen, ank. Llanelly 5. ds. — Kiana, Christensen, ank. Warnemünde 5. ds. — Thea, Friis, ank. Ny England 5. ds. — Abba, Petersen, ank. Kristiania 5. ds. — Viking, Weber, ank. Frederikshald 5. ds. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Kristiania 5. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 6. ds. — Freya, Petersen, ank. Kiel 6. ds. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 5. ds. — Karen, Albertsen, ank. Solvesborg 6. ds. — Albertine, Madsen, ank. Mosholm 6. ds. — Kirstine, Rasmussen, ank. Stubbekjøbing 6. ds. — Alta, Albertsen, ank. Malmö 7. ds. — J. A. Kromann, Christensen, afg. Frederiksstad 5. ds. til Neath. — Mette, Andersen, ank. Odense 6. ds. — Henry, Bager, ank. Pillau 7. ds. — Elise Marie, Olsen, ank. Riga 7. ds. — Dana, Petersen, afg. Boness 7. ds. til Nyborg. — Christiane, Bager, ank. Rødvig 7. ds. — Hans, Knudsen, afg. Marstal 7. ds. til Sønderborg. — Debora, Rasmussen, ank. Marstal 7. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Wismar 8. ds. — Bertha, Carlsen, ank. Skjelskør 7. ds. — Willi, Andersen, ank. Skarboro 7. ds. — Herkules, Bager, ank. Göteborg 8. ds. — Likka, Petersen, ank. Riga 8. ds. — Neptun, Jensen, ank. Großswald 8. ds. — Niels, passerede Duu-gens 5. ds. for østg. — H. C. Grube, passerede Prawle Point 5. ds. for vestg. — Heimdal, Eriksen, er ankommen til Dakar. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. Korsør 9. ds. — Spica, Boye, ank. Kiel 9. ds. — Familien, Weber, ank. Göteborg 9. ds. — A. H. Friis, ank. Gølle 9. ds. — Harris, Thorstenson, afg. Gibraltar 9. ds. til Kartagena. — Pampa, Svendsen, ank. Kiel 9. ds. — Norma, Christensen, afg. Long Hope 5. ds. til Gølle. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Antwerpen 10. ds. til Curacao. — Ruth, Eriksen, afg. St. Valery sur Sonne 8. ds. til Boness. — Eos, Christensen, afg. Fredericia 9. ds. til Kragerø. — Bien, Petersen, ank. Arendal 9. ds. — Argus, Jensen, ank. Gravesend 9. ds. — Castor, Albertsen, ank. Larvik 10. ds. — Astraa, Svane, ank. Newport (Mon) 9. ds. — Danmark, Knudsen, ank. Råfö 9. ds. — Phoenix, Hansen, ank. Trångsund 10. ds. — Hamlet, Rasmussen, ank. Fowey 11. ds. — Mathilde, Hansen, ank. Gilleleje 11. ds. — Industri, Kaahauge, ank. Figueira 9. ds. — Veritas, Staugaard, ank. St. Yhes 9. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Limfjorden. Thyhørens-Kanal. De to midlertidige, hvide, faste Fyr paa Agger-Tange er nu tændt.

Bagfyret staar paa Diget e. 110 Alen N. for den V.-lige Fyrbaake i Fyrinlien over Havreven. Flammens Højde: 29 Fod. Spejl- og Linseapparat. Sort, firkantet, 7 Fod højt Fyrhus paa en Baake.

Forfyret staar e. 5 Kbl. SØ. t. S. fra Bagfyret. Flammens Højde: 7 Fod. Spejl- og Linseapparat. Sort, firkantet, 7 Fod højt Fyrhus.

Fyrene lyser NØ. efter over Nissum-Bredning, gennem Ø. og S. til SV.

Kattegat. Sjællands N.-Kyst. Spodsbjerg. Den 30te November 1907 slukkes Spodsbjerg nuværende Fyr, og det ny Fyr tændes. Det er et hvidt Lynfyr, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser To-Lyn, Lyn e. $\frac{1}{2}$ Sek., Morke e. $\frac{3}{4}$ Sek., Lyn e. $\frac{1}{2}$ Sek., Morke e. 11 Sek. Flammens Højde: 130 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Lysevnen: 19 Kml. Linseapparat af 5te Orden. Fyret vises fra et hvidt, firkantet, 28 Fod højt Taarn, der staar 35 Alen S. 20 $\frac{1}{2}$ Ø. fra det gamle Fyrhus, der borttages. Det ny Fyr kan brænde til Forsøg. 55 $\frac{1}{2}$ 58 $\frac{1}{2}$ 35 $\frac{1}{2}$ N. Br. 11 $\frac{1}{2}$ 51 $\frac{1}{2}$ 36 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Store Middelfund V. Om kort Tid udlægges et Bagbords Sommermærke i e. 8 Fv. Vand V. for den V.-ligste Palle med lægt Vand paa Store-Middelfund.

Nærmere Meddelelse senere.

Sundet. Kjøbenhavns Havn. Græserne for Kjøbenhavns Havn er ved Kronlob og Lynette-Løb udvidet saaledes:

Ved Kronlob er N.-Grænsen nu en Linie fra Ledefyret paa Frihavens Ø.-Moles Hoved over Fyret paa Stubben-Bølgebrøder Ø.-Hoved, S.-Grænsen en Linie fra ovennævnte Ledefyr overet med Fyret paa Trekrøner-Bølgebrøder N.-Hoved, og Ø.-Grænsen en Linie fra Ø.-Kant af Prøvesteen Fort over Vageren paa Middelpult; om Natten Linien, der angives fra V.-Kanten af Prøvesteen N.-lige Ledefyrs grønne Lysvinkel.

Ved Lynette-Løb angives N.-Grænsen og S.-Grænsen af Linierne mellem Sommermærkerne, henholdsvis paa N.-Siden og S.-Siden af Løbet, og Ø.-Grænsen af Linien Fyrene paa Stubben-Bølgebrøder Ø.-

Ende og Trekrøner-Bølgebrøder N.-Ende overet. Om Natten angives N.-Grænsen og S.-Grænsen henholdsvis af N.-Kanten og S.-Kanten af Lynetten Vinkelfyrs hvide Lysvinkel.

Inden for de ovennævnte Grænsen ved de nævnte Løb maa intet Skib ankre.

Hollænder-Dyb. Den i »Notice to Mariners«, London, Nr. 1446 af 18de Oktober 1907 omhandlede Hindring i Hollænder-Dyb, hvorfra Nordre-Rose Fyr skulde pejles i misvisende e. S. 10 $\frac{1}{2}$ V., 3 Kml. Afstand, er omhyggeligt eftersøgt, uden at der er fundet noget Spor deraf.

Nordre-Flint. Den 8de November 1907 er Lystonden »Nordre-Flint« inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Råå. Fyret paa Råå Havnemole er nu forandret. Lysevnen for hvidt, rødt og grønt Lys er henholdsvis 7, 5 og 4 Kml. Flammens Højde: 22 Fod.

Karlskrona. Esten. Klokketønden ved Esten er atter ndlagt og Vageren inddraget.

Bottniske Bugt. Norrsundet. Saltarfjärden. Lindö. Paa Lindö er opført to 16 Fod høje Baaker, der staar e. $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 58 $\frac{1}{2}$ Ø. og S. 58 $\frac{1}{2}$ V. fra himanden. Den SV.-lige har paa Toppen en Trekant med Spidsen nedad, den NØ.-lige en Trekant med Spidsen opad. 60 $\frac{1}{2}$ 55 $\frac{1}{2}$ 40 $\frac{1}{2}$ N. Br. 17 $\frac{1}{2}$ 11 $\frac{1}{2}$ 25 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Norra Kvarken. Holmsund. Den 15de November 1907 tændes ved Holmsund følgende Fyr:

Paa Fjærdgrund et hvidt Fyr, der viser Lys med En-Formørkelses hver 15 Sek. fra S. 27 $\frac{1}{2}$ Ø. til S. 31 $\frac{1}{2}$ Ø., hvidt To-Blink Ø. for og hvidt Et-Blink V. for Vinklen med Formørkelses. 63 $\frac{1}{2}$ 40 $\frac{1}{2}$ 12 $\frac{1}{2}$ N. Br. 20 $\frac{1}{2}$ 21 $\frac{1}{2}$ 52 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Paa Bredskär to Ledefyr, der er overet i S. 41 $\frac{1}{2}$ Ø. Forfyret viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 4 Sek., Bagfyret rødt, fast Lys. Desuden viser Forfyret hvidt Lys med Formørkelses fra N. 1 $\frac{1}{2}$ Ø. til N. 3 $\frac{1}{2}$ Ø., rødt Lys med Formørkelses Ø. for og grønt Lys med Formørkelses V. for den sidstnævnte hvide Vinkel. 63 $\frac{1}{2}$ 39 $\frac{1}{2}$ 45 $\frac{1}{2}$ N. Br. 20 $\frac{1}{2}$ 20 $\frac{1}{2}$ 47 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Paa Långhalsudde et Fyr med En-Formørkelses hver 4 Sek. Lyset er hvidt fra S. 6 $\frac{1}{2}$ Ø. til S. 2 $\frac{1}{2}$ Ø., rødt V. der for og grønt Ø. der for. 63 $\frac{1}{2}$ 41 $\frac{1}{2}$ 47 $\frac{1}{2}$ N. Br. 20 $\frac{1}{2}$ 20 $\frac{1}{2}$ 46 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Tyskland. Danziger Bucht. I Slutningen af November 1907 foretages Vinterafmærkningen i Danziger Bucht. Tønden Hela S. bliver til Forsøg liggende ude i Vinter.

Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Fehmarnbelt« den 8de November midlertidigt ombyttet med et Reservofyrskib.

Fehmarnsund. Grossenbroder Steinriff. Paa Grossenbroder Steinriff er to Steder fundet 12 Fod. 54 $\frac{1}{2}$ 23 $\frac{1}{2}$ 48 $\frac{1}{2}$ N. Br. 11 $\frac{1}{2}$ 3 $\frac{1}{2}$ 45 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd. og 54 $\frac{1}{2}$ 23 $\frac{1}{2}$ 46 $\frac{1}{2}$ N. Br. 11 $\frac{1}{2}$ 3 $\frac{1}{2}$ 25 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Flensborg Fjord. Holnis. I Begyndelsen af December 1907 oprettes en Stormsignal Station paa Holnis. Signalmasten staar paa den N.-lige høje Bred. 54 $\frac{1}{2}$ 52 $\frac{1}{2}$ 38 $\frac{1}{2}$ N. Br. 9 $\frac{1}{2}$ 36 $\frac{1}{2}$ 50 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Karmsund. Lovøen. Paa Lovøen brænder en rød Lanterne om Aftenen. 59 $\frac{1}{2}$ 14 $\frac{1}{2}$ 50 $\frac{1}{2}$ N. Br. 5 $\frac{1}{2}$ 22 $\frac{1}{2}$ 10 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Tyskland. Sylt. Listertief. Den 1ste December 1907 forandres Belysningen af Listertief saaledes:

Det V.-lige List Fyr bliver et hvidt Fyr med En-Formørkelses e. hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Morke 1 Sek. Lysevnen: 13 Kml. I øvrigt bliver Fyret uforandret. 55 $\frac{1}{2}$ 3 $\frac{1}{2}$ 17 $\frac{1}{2}$ N. Br. 8 $\frac{1}{2}$ 24 $\frac{1}{2}$ 18 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Omtrent $\frac{1}{2}$ Kbl. N. der for tændes et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Det lyser kraftigt over 16 $\frac{1}{2}$, hvis Midte falder omtrent midt over Barren, og med mindre Styrke til e. 45 $\frac{1}{2}$ paa hver Side af Midten. Lysevnen: 8 Kml.

I Rote-Kliff Fyr skal den røde Vinkel, der er Tværmærke, lyse fra N. 14 $\frac{1}{2}$ V. til N. 5 $\frac{1}{2}$ V.

Amrumbank. Den røde Spirtoude med rød Ballon, som er Stationstønde for Fyrskibet »Amrumbank«, der skal udlægges, ligger paa 54 $\frac{1}{2}$ 33 $\frac{1}{2}$ N. Br. 7 $\frac{1}{2}$ 52 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Elben. Hamburg. Paa Kuhwerder er der ved Reiherdamm anbragt et Uhr, der viser mellemeuropæisk Tid inden for en Sekunds Nojagtighed. 53 $\frac{1}{2}$ 31 $\frac{1}{2}$ 45 $\frac{1}{2}$ N. Br. 10 $\frac{1}{2}$ 58 $\frac{1}{2}$ 27 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

I den elektriske Centralen Taarn ved Kaiser Wilhelm Hafen er anbragt et Lystidsignal. I Lanterne kan tændes Glødelamper, der dauner en vandret Stribe. Glødelamperne tændes Kl. 5 t. 55 m. 0. S. Morgen og Aften, og Kl. 11 t. 55 m. 0. S. Formiddag og Nat, og de slukkes Kl. 6 t. 0 m. 0. S. Morgen og Aften, og Kl. 12 t. 0 m. 0. S. Middag og Midnat mellemeuropæisk Tid. Kan Signalet ikke gives, hejses en rød Ballon over Lanterne. 53 $\frac{1}{2}$ 31 $\frac{1}{2}$ 46 $\frac{1}{2}$ N. Br. 10 $\frac{1}{2}$ 58 $\frac{1}{2}$ 22 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Weser. Einswarden. I Weser er Spirtoude F 1 flyttet og ligger i 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, paa 53 $\frac{1}{2}$ 49 $\frac{1}{2}$ 7 $\frac{1}{2}$ N. Br. 8 $\frac{1}{2}$ 7 $\frac{1}{2}$ 31 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd. Spirtoude F 2 ligger i 9 Fod Vand, $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 46 $\frac{1}{2}$ Ø. fra F 1. I Dværgat ligger Spirtoude N nu i 21 Fod Vand, paa 53 $\frac{1}{2}$ 44 $\frac{1}{2}$ 0 $\frac{1}{2}$ N. Br. 8 $\frac{1}{2}$ 16 $\frac{1}{2}$ 47 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Vraget ved Einswarden er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Helgoland og Jade. Ved Helgoland og i Jade er Vinterafmærkningen foretaget. Lystønden »Düne 0/2« forbliver paa Station.

Fyrskibet »Minsener Sand«. I den sidste Halvdel af November 1907 faar Fyrskibet »Minsener Sand« tre hvide, faste Fyr, et paa hver Top. Flammens Højde: 46 Fod paa Stormasten, 35 Fod paa Fokkemasten og 24 Fod paa Mesanmasten. Med høj Sø kan Fyrene paa Fokkemast og Stormast fires 6 Fod ned. Paa Stormasten har Skibet en sort Ballon. 53° 49' 2" N. Br. 8° 4' 50" Ø. Lgd. Samtidig flyttes Fyrskibet til 53° 49' 7" N. Br. 8° 4' 50" Ø. Lgd.

Holland. Texel Ø. I Farvandet Ø. for Texel er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

En rød og sort vandret stribet Vager Nr. 1 med Diamant, Overdiep, er udlagt paa 53° 5' 18" N. Br. 4° 54' 50" Ø. Lgd., og en sort Vager Nr. 1 med afkortet Kegle, Overdiep, paa 53° 5' 14" N. Br. 4° 54' 42" Ø. Lgd. De tjener til Andvning af Reden Ø. fra.

En rød Vager Nr. 1 med Ballon, Binnen Breesen, er udlagt paa 53° 5' 6" N. Br. 5° 2' 20" Ø. Lgd., og sort Vager Nr. 1 med afkortet Kegle paa 53° 5' 12" N. Br. 5° 2' 39" Ø. Lgd. De angiver et Farvand til de Cocksdoorp med større Dybde end de øvrige Farvande.

Rød og sort vandret stribet Vager Nr. 0 med Diamant, Vogelzwin, har nu Nr. 1. Spidstønde Nr. 1, Foksdiep, har nu Nr. 2. Rød og sort vandret stribet Vager Nr. 1 med Diamant, Foksdiep, er ombyttet med en rød Vager med Ballon, Foksdiep, Nr. 3. Den røde Stage med Ballon paa 53° 11' 30" N. Br. 4° 59' 28" Ø. Lgd. er ombyttet med en rød Vager Nr. 1 med Ballon, Jackijst. Den sorte Vager Nr. 1 a med afkortet Kegle paa 53° 5' 0" N. Br. 4° 54' 58" Ø. Lgd. har nu Nr. 2. Stumptønde Nr. 2, Pan, har nu Nr. 3. Den sorte Vager Nr. 3 med afkortet Kegle i samme Farvand har nu Nr. 4.

Stagerne S. for Ballastplaat, paa 53° 10' N. Br. har nu alle afkortet Kegle, ligeledes begge Stager S. for Driesprongplaat paa 53° 11' 7" N. Br. 5° 1' 10" Ø. Lgd. og 53° 11' 10" N. Br. 5° 1' 48" Ø. Lgd. De røde Baaker ved Middelfrug har kun 1 Ballon.

De røde Stager med to Balloner, Stejle Hock, paa 53° 7' 26" N. Br. 4° 57' 22" Ø. Lgd. og med Kors, Vlake van Korke, paa 53° 7' 52" N. Br. 4° 56' 12" Ø. Lgd., er inddraget.

Wester Schelde. Everingen. I Everingen er Stumptønde Nr. 22 ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 22 med Kegle, der ligger i 26 Fod Vand, paa 51° 23' 16" N. Br. 3° 54' 4" Ø. Lgd.

Skotland. Tay. Midfarvands Tønden i Indløbet til Tay er ombyttet med en rød Klokletønde, mærket »Tay fairway«, 56° 26', N. Br. 2° 37', V. Lgd.

Skotland Ø.-Kyst. Cruden Bay. I Slutningen af November 1907 udlægges en Lys- og Fløjtetønde, som viser hvidt Lys med Enformørkelser hver 12 Sek., Lys 10 Sek., Morke 2 Sek., i 12 Fv. Vand, e. 1/2 Kml. Ø. for Cruden Seours (Cruden Sgeir) udenfor Cruden Bay. 57° 23' N. Br. 1° 49', V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Chenal de la Canche. I Chenal de la Canche er Tønde Nr. 3 nu en sort Spidstønde med Cylinder, og Tønde Nr. 4 en rød Spidstønde med Kegle. 50° 33' N. Br. 1° 35' Ø. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Loch Na Keal og Mull Sound. I Loch na Keal er følgende Grunde fundet.

En 4 Fv. Klippe 9 1/2 Kbl. N. 56° V. fra Knoek House. Tønden 13 Kbl. 48° V. fra Knoek House er inddraget. En 3 Fv. Klippe 14, Kbl. V. fra Knoek House. En 3 1/2 Fv. Klippe 14, Kbl. S. 78° V. fra Knoek House. En 5 Fv. Klippe 17, Kbl. S. 78° V. fra Knoek House. En 4 Fv. Klippe 18, Kbl. S. 79° V. fra Knoek House. En 4 Fv. Klippe 14 1/2 Kbl. S. 83° Ø. fra Eorsa Island Top. En 4 Fv. Klippe 5, Kbl. N. 80° V. fra Eorsa Island Top. To 5 Fv. Klipper 0, Kbl. og 1, Kbl. S. 64° Ø. fra den foregaaende. En 3 1/2 Fv. Klippe 5, Kbl. N. 18° Ø. fra Macquarie Rock. En 2 Fv. Klippe 3, Kbl. N. 61° V. fra Macquarie Rock. En 5 Fods Klippe 6, Kbl. S. 38° V. fra Macquarie Rock. En 2 1/2 Fv. Klippe 9, Kbl. N. 7° Ø. fra Dubh Sgeir. En 4 Fv. Klippe 4 1/2 Kbl. N. 55° V. fra Dubh Sgeir. En 1 1/2 Fv. Klippe 2 Kbl. N. 35° V. fra Dubh Sgeir. En 1 1/2 Fv. Klippe 1, Kbl. N. 10° V. fra Dubh Sgeir. En 1 1/2 Fv. Klippe 1, Kbl. S. 59° V. fra Dubh Sgeir. Knoek House, Macquarie Rock og Dubh Sgeir ligger henholdsvis 3 1/2 Kml. N. 77° Ø., 1, Kml. S. 86° V. og 3 1/2 Kml. S. 36° V. fra Eorsa Island Top, som ligger paa 56° 27', N. Br. 6° 5', V. Lgd.

I Mull Sound ligger en 4 Fv. Klippe i Mingarry Bay, 5, Kbl. S. 79° Ø. fra Mingarry Pier Fyr, paa 56° 41', N. Br. 6° 4', V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Rosslare. I den Ø.-lige Adgang til Rosslare er fundet en 17 Fods Grund 2, Kbl. N. 82° Ø. fra Rosslare Bolgebrøder Fyr og i N. 14° Ø. fra Ailsen Lodge Flagstang. 52° 15', N. Br. 6° 19', V. Lgd. Der er 17 Fod 3, Kbl. S. 83° Ø. fra Fyrtaarnet, hvilket er Ydergrænsen af 17 Fods Grænsen som strækker sig NØ. ud fra Pieren, og man skal uden om det Punkt.

Rockabill. Rockabill Blinkfyr viser nu hvidt Lys fra S. 30° Ø. gennem Ø. og N. til N. 2° V., og i øvrigt rødt Lys. 53° 35', N. Br. 6° 0', V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Ria de Villagarcia. Vigia de Ancados o del Chazo. Sømærket, som dannedes af Ruinerne af Taarnet paa Vigia do An-

cados o del Chazo, kan ikke mere benyttes, da Ruinerne er styrtet sammen.

Ria de Vigo. Canal N. Monte Agudo. I sidste Halvdel af November 1907 tændes paa Øen Monte Agudo, den N.-ligste af Cies Øerne, et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 26° Ø. gennem Ø. og N. til N. 33 1/2° V., hvidt Lys fra N. 33 1/2° V. til N. 45 1/2° V., over Grunden Biduido. Flammens Højde: 82 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det grønne Lys. Lille, hvidt Fyrhus.

Canal S. Punta Lameda. I sidste Halvdel af November 1907 tændes paa Punta Lameda, paa S.-Kysten ved Indløbet til Rio de Vigo, et fast Fyr, der viser grønt Lys fra N. 82 1/2° Ø. gennem N. og V. til S. 76° V., hvidt Lys fra S. 76° V. til S. 11° V. over Grundene Estelas. Flammens Højde: 91 Fod. Synsvidden: 6 Kml. for det hvide, 4 Kml. for det grønne Lys. Lille, hvidt Fyrhus.

Canada. River St. Lawrence. Matane. Ved Matane er Fyret slukket og et nyt Fyr tændt. Det er et hvidt Lynfyr, der hver 7 1/2 Sek. viser To-Lyn, Lyn 1/2 Sek., Morke 1 Sek., Lyn 1/2 Sek., Morke 5/2 Sek. Flammens Højde: 82 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Linsapparat af 3die Orden. Det vises fra et rødt, cylindrisk, 65 Fod højt Taarn, der staar paa V.-Siden af det gamle Fyrtaarn, der borttages.

Traverse of St. Roch. Fyret ved N.-Enden af Shoals of St. Roch er slukket og Taagesignalet gives foreløbig ikke. Et sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser, er udlagt til NV. for Pieren.

Nova Scotia. Sable Island Ø.-Ende. Den 15de November 1907 forandres Sable Island Ø.-Ende Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn 0,2 Sek., Morke 2,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Morke 2,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Morke 8,2 Sek. Flammens Højde: 120 Fod. Synsvidden: 17 Kml. Linsapparat af 2den Orden. Cylindrisk 79 Fod højt Taarn.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bay. Egg Rock. Egg Rock Fløjtetønde 2 E R er inddraget for Vinteren.

Penobscot Bay. Stockton Harbor. Sears Island Ledge. Sears Island Ledge Lystønde Nr. 3 er for Vinteren ombyttet med en Spidstønde med samme Farve og Nummer.

West Penobscot Bay. Green Island Seal Ledges. Green Island Seal Ledges Fløjtetønde 1 G I, 1/2 Kml. SØ. for Green Island Seal Ledges, forbliver paa Station i Vinter.

Fyrskibet »Cape Elizabeth« Nr. 74 er midlertidig ombyttet med en rød Fløjtetønde, mærket C. E. 74.

Virginia. Elizabeth River. Western Branch. Den sorte Western Branch Baake 1, paa SØ.-Siden af Renden til »N. Y., P. and D.« Jernbaneværft, er permanent inddraget.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Argentina. San Blas Harbor. Den røde Spidstønde Nr. 1, der laa 5 1/4 Kml. S. 60° Ø. fra den hvide Baake N. for Rubia Head, er inddraget og en sort Tønde, mærket »Recalada«, med sort Trekant, udlagt ved Indløbet til East Channel, San Blas Harbor.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. November 1907. — Skoleskibet for Skibskokke. — Sø- og Handelsretsdomme. — Navigationsvæsenets Ordning. — Hovmesterens Stilling om Bord. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8 hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste Premier. Agenturer i de Beste Provinnsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenusur. Telefon-Nr. 42

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
Danmark.....		70 ¹ / ₂	71
Norden.....		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	65 ¹ / ₂	65	65 ⁹ / ₁₆
Carl.....		88 ¹ / ₂	89
Dannebrog.....		84 ⁹ / ₁₆	85 ⁹ / ₁₆
Skjold.....		64	66
Urania.....		49 ¹ / ₂	50 ¹ / ₂
Union.....		68	69
Dampsk. af 1896.....	88 ⁹ / ₁₆	88 ¹ / ₂	84
Hejmdal.....		98 ⁹ / ₁₆	102
Østasiatiske.....	127—126 ⁹ / ₁₆	126 ¹ / ₂	126 ⁹ / ₁₆
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		70	75
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	80 ¹ / ₂ — ⁹ / ₁₆	80 ¹ / ₂	80 ⁹ / ₁₆
Dampskibe Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		100	103
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		98 ¹ / ₂	102
5 % Østasias. Komp.....		99 ¹ / ₂	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		95 ⁹ / ₁₆	97
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	88 ¹ / ₂ — ⁹ / ₁₆	88 ¹ / ₂	88 ⁹ / ₁₆
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	92
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	91 ⁹ / ₁₆
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91	92 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ¹ / ₂	91 ⁹ / ₁₆
Aktier.			
Nationalbank.....		145 ¹ / ₂	146
Privatbank.....		117	117 ¹ / ₂
Landmandsbank.....	128 ¹ / ₄	126	126 ¹ / ₄
Handelsbank.....		132	132 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	100— ¹ / ₄	100	100 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....	81 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	81 ¹ / ₄	81 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.....		95 ¹ / ₄	96 ⁹ / ₁₆
Sukkerfabr.....	174—173 ¹ / ₄	173 ⁹ / ₁₆	174 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	140 ¹ / ₄ — ¹ / ₂ — ⁹ / ₁₆	140 ¹ / ₄	140 ⁹ / ₁₆

Vekselkurser d. 11. November 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.25	89.35
London.....	18.38	18.33
Paris.....	72.85	—
Amsterdam.....	152.00	—
Wien.....	76.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. November 1907.

Russiske Noter.....	215.80
4 % Russiske Consols.....	74.60
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	67.20
5 % Mexikanske 1899.....	99.75
5 % Rumænske Stats.....	99.10
4 % — — 1890.....	89.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 48,000, „Ny foren. Dampsk.“ 10,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 8,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 12,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 132,000, „Østas. Komp.“ 152,000, „Kbhvn.“ 18,000, „Carl“ 46,000, „Hejmdal“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Router og Utøj og til Ildslukning
„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueraksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trætte Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 9—7.



Emallien
paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges hold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterum, Bankers og
Dæk.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Galease

„Dora“ af Ekensund, 38,21
N. R. Tons, c. 90 Tons dw.,
billig til Salg.

Skibsmægler Carl Loeck, Kiel.

Fartyg.

köpes och säljes, sänd och
begär upgifter.

M. Ohlsson,
Gråbrödersgatan 13. Malmö.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.



Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886.
Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør.

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

Motorbaad

Dæksbaaden „Maagen“, lastende 18,000 Pd., grundgaaende og godt udhalet med indlagt Horsens Motor (et Aar gammel), bliver for Tiden brugt til Sandgravning, men egner sig til alt Fiskeri, er grundet paa anden Bestemmelse billig til Salg ved Henvendelse til Ejeren

L. Gunnerson
Klostergade, Nakskov.



Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Forstædernes

Brødfabrikker

Semandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maanedlig. Nogle Køgeelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgaave af

Haandbog i praktisk Semandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faaes i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmnd. And. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Renne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat



er det bedste

i Markedet.

Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faaes hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

Bidrag til Semandmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejhed og Velsmag.

Faaes hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faaste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faaste Præmier. Agenter i de fleste Provinbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder et Diskussionsmøde Mandagen den 25. November Kl. 6¹/₂ Eftm. i Prins Wilhelms Palæ med følgende Dagsorden:

Kontingentforhøjelse.

Indstilling af Kandidater til Formandsposten.

Diskussion om Foreningens almene Interesser.

Bestyrelsen.

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657,

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Handers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med all til Faget heromstående
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,

18, Nyhavn 18.

Telef. 5598. Telef. 5599.

Mekanisk & elektr. Etabl.

Autoriseret Installatør.

Elektrisk Lyx, Ringe- & Telefonanlæg.

Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,

fhv. Strymand,

85, Sølvtorvet 85.

Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klassen Huse.

Varerne bringes overalt.

Telf. 25,064.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger

Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors

St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencos“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA

Hamnarbetare andelsförening

TRÅNGSUNDS

Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:

„Hamnförening“, Kotka.

„Unlon“, Trångsund.

Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Stormgade 21. Kjøbenhavn K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Telegram-Adr.: „Holmild“.

J. Nielsen, Odense

Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.

Nybygninger. Reparationer.

Moderate Priser.

Husk

Petersen-Faxe's

Herreekvipering

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen

Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.

Specialist i

Skibsproviant.

Sandballast

leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Ægte engelsk
Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVN
AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART

FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 95

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.)

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

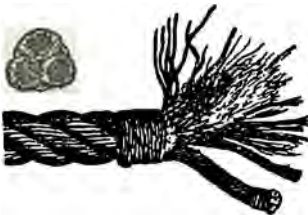
A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som
i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

Taifuntrosser



(pat. Tykl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. November 1907. 14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selv. Løsehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wire rope
Redningskrandse og Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr. Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1681. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 10
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skræaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdøles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
Tlf. Vester 246.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amaliegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

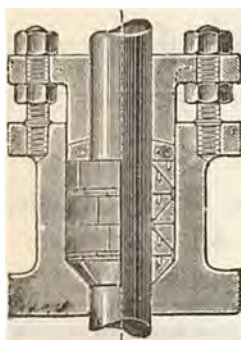
I Anledning af den 10. November — 60-Aars-Dagen for den første Brygning paa Carlsberg — vil alt originalt aftappet

Carlsberg Pilsner
Carlsberg Lagerøl

Carlsberg Porter
Carlsberg Skattefri

indtil videre være forsynet med en Ekstra-Etikette, bærende et Billede af Bryggeriernes Grundlægger samt en Inskription.

CARLSBERG BRYGGERIERNE



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.
Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

H. KIRSCHNER Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247
Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede
Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaerst“.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringsmateri-
alier af Intusorie-Jord
og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.
Taylor's Tynos Elastic Cement.

Forlang vort
illustrerede Katalog.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaurs Telefon-Nr. 42

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 4—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niisou
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensens Eff. Selvtorvet 4. Telef. 25,016 y.
Uhre . . . Kikkertør

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sied fra Nyhavnsbroen.
Bortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.
Telefon 7262.


De danske Vin- og Conservefabriker
J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83
— Telefoner: —
Central 6890
Str. {173
{216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører
Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Telegr.-Adr.: «Yard». Telf. Nr. 53.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Lidt om Kimingdaling og „The Navigator's Prism“.

Vi har modtaget følgende:

Enhver farende Navigator har sikkert ofte haft det Tilfælde, at hans Observationer ikke har givet ham den nøjagtige Pladsbestemmelse, uden at han har været i Stand til at angive nogen bestemt Grund derfor. Denne Grund vil dog som oftest kunne søges i Kimingdalingen, hvad det efterfølgende vil vise.

Da jeg for nogen Tid tilbage tilfældig fandt, at der eksisterede et Instrument, hvormed man selv kunde maale sin Kimingdaling, satte jeg mig i Forbindelse med Opfinderen, Commander John Blish, U. S. Navy, som ikke alene viste sig saa elskværdig at forære mig et Instrument, men tillige et til Københavns Navigations-skole.

Samtidig modtog jeg til Laans et Eksempel af „The Proceedings of U. S. Naval Institute“, hvori Løjtnant G. W. Logan, U. S. Navy, skriver en Artikel om „Ekstraordinære Brydninger af Straaler nær Horisonten“. Ved Gennemlæsningen af denne fandt jeg, at den maatte have Interesse for alle Navigatorer, hvorfor jeg her skal søge at gengive den i Hovedtrækkene.

Det har tit været fremsat i nautiske Lærebøger og Skrifter, at Højder, maalte paa Søen, ofte vil være fejlagtige, naar særlige atmosfæriske Forhold er til Stede, idet saadanne kan frembringe ekstraordinære Lysbrydninger fra Horisonten og derigennem fremkalde en Fejl i den i Tabellen beregnede Kimingdaling.

Man kan ikke for ofte henlede Navigatorens Opmærksomhed herpaa alene af den Grund, at der sikkert endnu er mange Navigatorer, som i Virkeligheden ikke er paa det rene med Omfanget af denne Fejls Følger. Nogle mener, at denne Fejl kun beløber sig til 1' eller deromkring og i Praksis godt kan lades ude af Betragtning, andre, at man ikke behøver at tage Hensyn dertil under almindelig Sejlads, endskønt de samme Navigatorer i røde Havet og andre specielle Lokalteter, altid tager tilbørligt Hensyn dertil.

Det kan imidlertid bevises, at denne Fejl kan naa op til en saadan Størrelse, at det kan udsætte et Skib for Fare, selv om man har beregnet rigeligt Spillerum for Fejl i den maalte Højde, og at de Forhold, under hvilke disse Fejl fremkommer, kan være til Stede overalt paa Havet.

I det efterfølgende skal jeg søge at give en fuldstændig Forklaring over, hvorledes denne ekstraordinære Lysbrydning fremkommer, i Haab om at dens Hyppighed og Størrelse derigennem maa blive bedre forstaaet.

Det kan her passende bemærkes, at de Forhold, som foraarsager disse Brydninger, er de samme, som foraarsager det af Søfolk saa vel kendte Fænomen Fata Morgana, og naar man betænker, hvor store Brydninger Lysstrålerne maa undergaa for at fremkalde de omvendte, fordoblede og ofte besynderlige Gengivelser af Genstande, som man ser i Fata Morgana, maa man ogsaa kunne forstaa, hvor lidet man kan stole paa Horisonten under lignende Forhold.

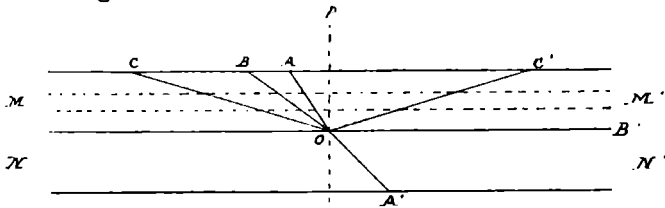


Fig. 1.

Hvis i Fig. 1, MM' og NN' er to Luftlag af forskellig Tæthed, det første det tætteste, vil en Lys-

stråle, AO , ved at passere fra MM' ind i NN' brydes og optage en ny Retning, OA' , i sidste Luftlag, hvilket vil give en større Vinkel med Linien PP' (perpendikulær paa Luftlagene), end den havde, medens den var i MM' . Vinklen $P'OA'$ vil derfor være større end Vinklen POA og Forskellen i Størrelsen afhængig af de to Luftlags Tæthed.

Omvendt vil en Straale $A'O$, som passerer igennem det mindre tætte Luftlag NN' , tage en ny Retning, OA , naar den gaar ind i MM' og danne en mindre Vinkel, POA , med Perpendikulæren end den, $P'OA'$, den dannede tidligere.

Antag nu at en Straale, BO , passerer igennem MM' under en saadan Vinkel, at BOP plus Forskellen fremkaldt ved Brydningen bliver lig med $P'OB'$, og man vil se, at Resultatet bliver, at Straalen hindres i at trænge ind i NN' og tager en Retning, som er lig den, hvori Luftlagets Tæthed er ens.

Det er derfor klart, at det vilde være umuligt for en Straale, CO , som danner en større Vinkel end BOP med PP' , at trænge ind i NN' , og en saadan Straale vil underkastes en total Reflektion fra Luftlagets Tæthedslinie, som om denne havde været et Spejl, og vil derfor trænge tilbage i det tættere Luftlag i Retningen OC' , saa at Vinklerne COP og $C'OP$ bliver lige store.

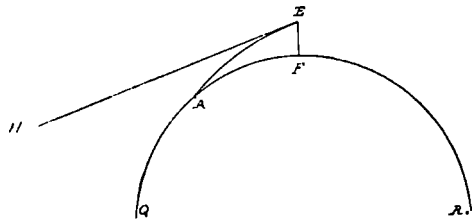


Fig. 2.

Lad i Fig. 2 QR forestille et Stykke af Jordens Overflade, E en Observators Øje i Højden EF over Jordoverfladen, saa vil den Straale, som udgaar fra A under normale Forhold gaa frem efter Buen AE , som vil være konkav mod Jordoverfladen. Dette er begrundet paa, at under normale Forhold aftager Luftlagenes Tæthed, jo længere man kommer bort fra Jordens Overflade, og følgelig vil en Straale ved at trænge fra det tættere ind i det tyndere Lag stadig komme til at danne en større og større Vinkel med Perpendikulæren paa Luftlagenes Tæthedslinie, og Retningen, hvori en Observator vil se Horisonten, A , vil da blive efter Tangenten EH til Buen EA , og det er for saadanne tilsyneladende Retninger under normale atmosfæriske Forhold, at Kimingdaling Tabellerne er beregnet.

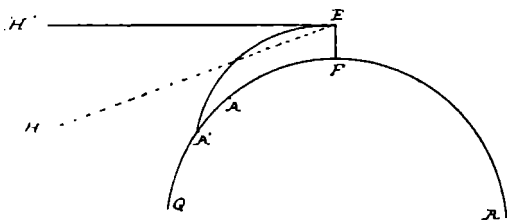


Fig. 3.

Fig. 3 viser et Eksempel paa Lysets Brydning, naar Luften er betydelig varmere end Havet, hvad der meget ofte forekommer, f. Eks. i det røde Hav, hvor den varme Luft fra Ørkenen blæser hen over den koldere Vandflade.

Det Luftlag, som kommer i umiddelbar Berøring med Havfladen, vil falde i Temperatur, fordi det bliver paa-virket af den koldere Vandmasse. Lagene ovenover vil

ligeledes aftage i Temperatur, men i mindre og mindre Grad, efterhaanden som Højderne tiltager.

Dette Forhold forøger den Forskel i Luftlagenes Tæthed, som er til Stede under normale Forhold. Buen har den samme Form, men Brydningen er mere fremtrædende. En Straale vil nu naa Observator fra A' , som er længere borte end A . Dens første Retning er forholdsvis skraa imod Jordoverfladen, men bøjer mere og mere af fra Perpendikulæren, indtil Vinklen bliver for stor, til at Straalen kan trænge ind i de endnu mindre tætte Luftlag, og den vil undergaa en fuldstændig Reflektion og derpaa bøje nedefter, eller imod Perpendikulæren, eftersom den gaar tilbage imod Jorden igennem de tykkere Luftlag.

Retningen, i hvilken en Observator ser Stedet A' , bliver langs Tangenten EH' , hvilket er højere end den normale Retning EH . Hvis derfor en observeret Højde bliver rettet for en Kimingdaling svarende til normale Forhold, vil den rettede Højde blive saa meget for lille som Vinklen HEH' , og en dermed beregnet Stedlinie vil falde for langt fra den observerede Genstand.

Denne Tilstand af Atmosfæren vil ogsaa bevirke, at man vil kunne se Land, Skibe o. s. v., som under normale Forhold vilde være under Horizonten, ligesom Genstande over Horizonten vil antage en større Højde.

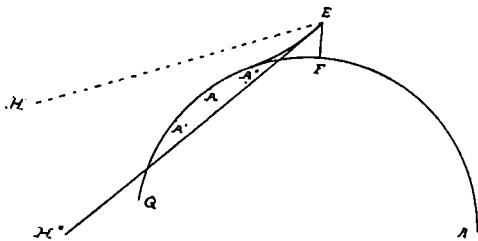


Fig. 4.

I Fig. 4 antages det, at Havet er varmere end Luften, et Tilfælde, som f. Eks. forekommer meget hyppigt i Golfstrømmen. Under disse Forhold bliver de underste Luftlag mere opvarmede, og følgelig mindre tætte, end de ovenover liggende, og en Straale fra det fjernest synlige Punkt A'' , til Observator E , vil brydes i en Retning, der er konvekks imod Jordoverfladen, eftersom den passerer igennem Luftlag, tiltagende i Tæthed, og bliver derfor bøjet mere og mere ind imod Perpendikulæren.

Horizonten A'' vil da ses efter Tangenten EH'' , hvilket er lavere end under normale Forhold, EH . Følgelig vil en Højde, rettet for en Kimingdaling svarende til normale Forhold, blive saa meget for stor som Vinklen HEH'' , og den dermed beregnede Stedlinie vil falde for nær ved den observerede Genstand. Ligeledes vil denne Tilstand af Luften foraarsage, at en Genstand først bliver synlig paa en kortere Afstand end under normale Forhold. Højden af en Genstand, som er over Horizonten vil blive mindre, da Retningen af Straalen, som naar Øjet, først bliver bøjet nedefter, derefter totalt reflekteret og endelig bøjet opefter.

Det vil ses af det foregaaende, at for at ekstraordinære Brydninger af Straaler skal kunne finde Sted, maa Atmosfæren forme sig i en Række horizontale Lag af regelmæssig forandrende Tæthed. Det følger deraf, at en Forskel i Temperaturen paa Luft og Vand ikke i sig selv er Aarsag nok, og at ethvert Middel, som kan hindre Dannelsen af saadanne Luftlag, ogsaa vil hindre ualmindelige Brydninger.

Da Vinden, ved at holde Luften i Bevægelse, gør Betingelserne for Dannelsen af Lag med uensartet Tæthed mindre gode, følger det deraf, at en let Brise i Almindelighed vil formindske mulige Fejl i Kimingdalingen, og en frisk Kuling saa godt som altid forebygge den. Paa den anden Side vil en maksimal Brydning af Straaler kunne ventes i stille Vejre.

Det er ikke usandsynligt, at Lag-Formationen lettere lader sig forstyrre, naar Luften er koldere end Vandet,

end naar det modsatte er Tilfældet, idet de sværere Dele af Luften da ligger ovenpaa de lettere, og Luften saaledes befinder sig i en ustadig Ligevægt.

Baade Teori og Praksis viser os, at jo højere en Observators Øje er hævet over Havfladen, jo mindre bliver Fejlen, som fremkommer af ovennævnte Grunde. Det er derfor at anbefale at maale sine Højder fra de højst beliggende Steder i Skibet, især naar der kan være Tale om, at der er Forhold til Stede, som vil foraarsage en uormal Brydning.

Hvis de Forhold, som det er nødvendigt at kende, var naturlig konstante, som f. Eks. de middelatmosfæriske Forhold er det, efter hvilke den almindelige Kimingdaling Tabel er beregnet, vilde det ikke være nogen vanskelig Sag at finde Størrelsen af Brydningen enten ad teoretisk Vej eller ved Forsøg, men Elementerne i Problemet er ukendte.

Saaledes kan f. Eks. Temperatur og Vindforhold nogle Mil borte fra Skibet ikke bestemmes om Bord, men de har en væsentlig Indflydelse paa Løsningen. Det samme gælder Luftens Fugtighed, som sikkert ogsaa er en betydelig Faktor.

Navigatøren kan dog meget ofte opdage Tilstedeværelsen af de forstyrrende Forhold og den mulige Retning, hvori hans Observationer vil blive paavirket deraf, og i saa Tilfælde maa man naturligvis beregne sig en rigelig Fejlgrænse.

Med Hensyn til Følgerne af Fejlen i Kimingdalingen maa det erindres, at denne har direkte Indflydelse paa Højden og Højden igen paa Stedlinien. Naar der er en Fejl i Højden, vil Stedlinien blive flyttet vinkelret paa sig selv, enten nærmere til eller fjernere fra det observerede Legeme, og Fejlen i en Stedlinie, fremkaldt af ovennævnte Grunde, kan blive mange Gange større i en Pladsbestemmelse fundet ved to Stedlinier, som skærer hinanden under spidse Vinkler.

Det kan her bemærkes, at en lignende Fejl kan finde Sted i Observationen af horizontale Vinkler, hvor store Landmasser eller andet kan foraarsage en Forskel i Temperaturen til højre og venstre for Observatoren. Dette er værd at lægge Mærke til ved Opmaaling.

Af en Række Tilfælde, som Forfatteren gengiver, hvor det er uomtvisteligt bevist, at Fejlen i Kimingdalingen har antaget Størrelser op til $18'$, skal jeg kun gengive et enkelt.

Kaptajn Lecky fortæller i sin „Wrinkles“, at paa en klar Vinterdag, da Skibet befandt sig i Nærheden af Long Island, maalte fem Navigatører samtidig en Højde i Meridianen. Højderne, som var ens, gav en vis Bredde. Knap to Timer efter fik han Kending af Land, og det viste sig da, at hans observerede Bredde var $14'$ fejl. Eksemplet forekommer mig at tale for sig selv, og de fleste af os vil vistnok kunne paavise lignende Tilfælde, kun har vi henført Fejlene til Strømsætning, Maalefejl, Deviation eller lignende.

Til Slut giver Forfatteren følgende korte Oversigt:

- Nøjagtigheden af Kimingdaling Tabeller og den Afstand i hvilken Genstande kan ses maa altid drages i Tvivl, naar der mærkes en større Forskel imellem Temperaturerne af Luften og Søen.
- Fejlen bliver størst i stille Vejre, og naar Øjet er nær Havfladen, men vil aftage med Vindens Tiltagen i Styrke og en større Øjehøjde.
- Naar Luften er varmere end Vandet, vil den synlige Horizont være hævet over sin normale Stilling, og en Højde, rettet efter den almindelige Kimingdaling Tabel, vil blive for lille. Følgelig vil Stedlinien komme til at ligge for langt fra det observerede Legeme. En Genstand vil kunne ses i længere Afstand end sædvanlig.
- Naar Vandet er varmere end Luften, vil den synlige Horizont ligge under sin normale Stilling. Højden,

rettet efter Tabellen, bliver for stor, og Stedlinien kommer nærmere til det observerede Legeme, end den skulde. En Genstand vil først kunne ses i en mindre Afstand end sædvanlig.

Jeg har i ovenstaaende forsøgt at gengive Forfatterens Fremstilling af Fejlen i Kimingdaling Tabellerne saa korrekt som muligt og har kun udeladt, hvad der ikke var nødvendigt for Forstaaelsen deraf. Forfatteren har imidlertid fremsat et Sted i sin Artikel som sin Anskuelse, at det værste ved den omtalte Fejl var, at man intet Instrument havde, hvormed man kunde kontrollere den.

Et saadant foreligger dog og er som tidligere nævnt kommet mig i Hænde ved Imødekommenhed fra Opfinderen, Commander John Blish, United States Navy. Ideen til det saakaldte „Navigator's Prism“ fik han om Bord i Kabeldamperen „Faraday“, hvor han var Telegraf-selskabets Gæst under Nedlægning af Kablet imellem Canso og Fayal. Han var her Vidne til, at ni dygtige og erfarne Navigatører fik en observeret Middagsbredde, som paaviselig var 3' fejl.

„The Navigator's Prism“ bestaar af et aflagt fir-kantet Glasprisme, hvis Ender er skraat afslebte til en Vinkel af 45° med Prismets lange Akse og under rette Vinkler med hinanden (se Fig. 5).

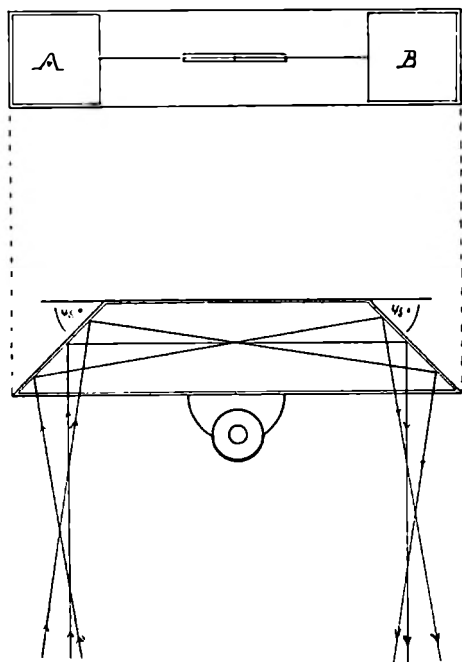


Fig. 5.

En Straale, som kastes ind i Prismets Plan, som vist i Tegningen, vil gaa igennem under en Vinkel paa 180° og kastes ud i en Linie parallel med den, hvorefter den trængte ind.

Holdes Prismet lodret, med den underste afslebne Flade (A eller B) i Øjets Højde (Fig. 6), ser man i Prismet den bagved liggende Horizont i omvendt Stilling, og samtidig ser man Horizonen forude paa Siden af Prismet. De to Horisonter vil da være adskilt ved en Vinkel, som er lig den dobbelte Kimingdaling.

De enkelte Dele af Prismet er vist i Fig. 7. Prismet er beskyttet af et Aluminiums Hylster, undtagen over Felterne A og B, og paa dette Hylsters længste Side er anbragt en Bøjle, for at Prismet kan fastgøres paa Sekstanten. Bøjlen kan passes til, saa den kan fæstes paa Sekstantens Centrumsben eller, om man foretrækker det, paa Haandtaget, saa at Vægten ikke kommer til at hvile paa et enkelt Sted paa Corpus.

Det kan maaske se ud ved første Øjekast, som om en Konstruktionsfejl i Prismet vilde blive ophævet, hvis man tog to Observationer med det, med modsatte Ender op-

efter, men dette er dog ikke Tilfældet, da Fejlen vil falde samme Vej i dem begge. Det er derfor nødvendigt at kende dets Konstruktionsfejl. Denne kan findes af Fabrikanten og rides ind i Hylstret. Der er ogsaa Maader, hvorpaa man selv kan finde den, og den letteste af disse er at maale en længere Række af horizontale Vinkler, som to og to tilsammen udgør en Vinkel paa tæt ved 180° , imellem 3 faste Genstande og derpaa tage



Fig. 6.

Middeltallet af disse Vinkelsummer. Dernæst sættes Prismet paa Sekstanten i en omtrent lodret Stilling og saaledes, at dets lange Akse er omtrentlig parallel med Sekstantens Plan, og at det underste aabne Felt er foran Indeksglasset (se Fig. 8).

Derpaa holder man Sekstanten vandret og maaler nu ligeledes en Række af den c. 180° store Vinkel

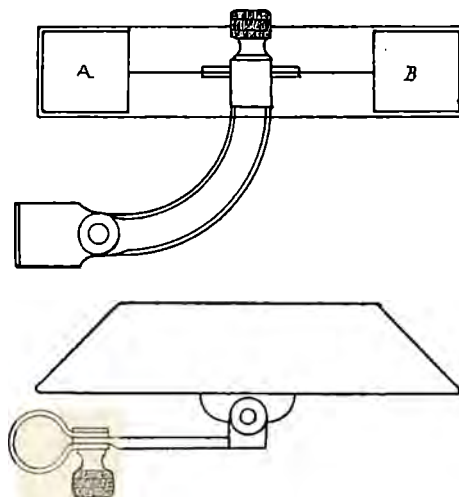


Fig. 7.

imellem de to fjernest fra hinanden liggende Genstande og tager Middeltallet af disse.

Forskellen imellem første og sidste Middeltal vil da være lig Fejlen i Prismet. Naar denne Fejl en Gang er bestemt korrekt, behøver man ikke nogen yderligere Undersøgelse, idet den holder sig konstant.

Fremgangsmaaden for at maale Kimingdalingen er følgende: Søg først Sekstantens Indeksfejl. Sæt derpaa Prismet paa Sekstanten, som ovenfor forklaret, hold Sekstanten lodret, som naar man maaler en Højde. Drej dernæst saa meget paa Finskruen, at den reflekterede og den retsete Horizont er i Flugt med hinanden. Afæs derpaa Vinklen, ret den for Indeksfejl og Prismets Kor-

rektion. Resten divideret med 2 giver Kimingdalingen, maalt til den dobbelte Nøjagtighed af den, hvormed man har maalt Indeksfejlen, da Maalefejlen jo her bliver halveret.

For at maale en almindelig Højde er det ikke nødvendigt at fjerne Prismet fra Sekstanten, da dette kan drejes tilbage, saa Indekspejlet er frit.

Der er ikke nogen nøjagtig Indstilling af Prismet af iagttage med Hensyn til dets Stilling paa Sekstanten. Dette kan bedst ses, naar man har den retsete og den reflekterede Horizont i Flugt med hinanden. Løsner



Fig. 8.

man da Skruerne i Bøjlen lidt og bevæger Prismet om sine to korteste Akser, vil Horisonterne ikke skilles, saalænge den reflekterede Horizont er synlig i Prismet. Kun naar Prismet drejes en betydelig Vinkel om sin længste Akse, vil Horisonterne skilles, men i Praksis vil den reflekterede Horizont forsvinde fra Prismet, før denne Adskillelse bliver stor nok, til at det kan ses.

Prismet kan ogsaa med Fordel benyttes ved Kystsejlad, indenskærs Sejlad og ved Opmaaling, idet man ved at holde det i Haanden i vandret Stilling kan holde en Genstand agterude overet med en Genstand forude og saaledes sejle i en nøjagtig lige Linie imellem dem, uafhængig af Kompas og Pejlinger.

Er Genstandene, som man vil holde overet, langt borte, kan Prismet med Fordel fastskrues til en Kikkert ved Hjælp af en Bøjle paa lignende Maade som paa Sekstanten, kun skal den være i vandret Stilling og saaledes, at det ene aabne Felt kommer saa langt ind over Kikkertens ene Linse, at det reflekterede og det retsete Billede viser sig lige tydelige. For at faa Prismet vandret ser man ud mod Kimingen og drejer Bøjlen saa meget rundt Kikkerten, at man faar den retsete og den reflekterede Kiming i Flugt med hinanden.

Forøvrigt kan Prismet naturligvis lige saa godt benyttes om Natten til at holde to Fyr overet, hvoraf det ene er agterude, som det kan benyttes om Dagen.

Benyttes Prismet paa en Kikkert, kan man kun bruge det ene Øje, da det reflekterede Billede vil forsvinde, naar man ser igennem begge Kikkertens Rør.

Hvis jeg ved det her fremførte har bidraget noget til at skærpe Navigatørernes Hensyntagen til mulige Fejl i Kimingdaling Tabeller og til at oplyse, hvorledes man kan kontrolere dem, vil min Hensigt være naaet; forøvrigt vil det være mig en Fornøjelse at give enhver, som maatte ønske det, yderligere Oplysninger angaaende „The Navigator's Prism“, for saa vidt jeg er i Stand dertil.

P. G. C. Pedersen,
1ste Styrmand, S/S. „Oscar II“.

Deutsche Seewarte.

Ved Kaptajn C. I. Hansen.

Deutsche Seewartes Opgave er at fremme Kundskaben om Havets Naturforhold i den Udstrækning, som Skibsfartens Interesse kræver, samt at erhverve sig et saadant Kendskab til Vejrforholdene ved de tyske Kyster, at Resultatet kan blive til Lettelse og Sikkerhed for Skibsfarten.

Under Deutsche Seewarte sorterer 5 Afdelinger, som hver for sig har sit særlige Arbejdsfelt.

Afdeling I leder og bearbejder de paa Havet anstillede meteorologiske og oceanografiske Observationer.

De Skibsførere, som er villige til at observere for Seewarte, modtager Kviksølvbarometer og Termometer til Laans. De Skibsførere, som har ført meteorologisk Journal i længere Tid, faar de vigtigste af Afdelingens offentliggjorte Arbejder, især Sejlhaandbøger for det atlantiske, indiske og stille Ocean, endvidere Maanedskortet for det atlantiske Ocean, Kvartalskortet for Nord- og Østersøen, de bearbejdede Kvadrater mellem 20° og 50° N. Brd. i Atlanterhavet, de forskellige Aargange af „Piloten“ og de af Afdeling V udarbejdede „Piloten“ ny Række. Endvidere uddeles hele Aargange af „Annalen der Hydrographie etc.“ samt adskillige Særtryk, som kan have Interesse for Skibsførere.

Til Observatorer, som særlig har gjort sig bemærket ved i en Række af Aar at have ført meteorologisk Journal, tildeles Sølv- og Broncemedailler med dertil hørende Diplomer. Afdelingen giver naturligvis alle Slags Oplysninger til Skibsførere om Skibsruiter, om Vind-, Vejr- og Strømforhold og andre Ting af navigatorisk Interesse.

Afdeling II. Ved denne Afdeling prøves samtlige meteorologiske og nautiske Instrumenter, deri indbefattet Skibslanterner, og der arbejdes paa at fuldkommengøre Læren om Rettelse af Deviationer i Jernskibe, med Forbedring af Instrumenternes Konstruktion og med Publikationer over Undersøgelsernes Resultater, ligesom Raad gives til Skibsførere, Redere, Skibsbyggere og Mekanikere om disse Sager.

For at prøve de forskellige Instrumenter er følgende Betaling fastslaaet:

For en Sekstant, Teodolit eller lignende Instrument.....	3,00 Mk.
For et Kviksølvbarometer	2,00 —
For et Aneroidbarometer eller fint inddelt Termometer	1,00 —
For ethvert andet Termometer	0,50 —
For at prøve et Kompas	1,50 —
For en Deviationsbestemmelse og eventuel Kompensation af Kompasset i Jernskibe ..	20,00 —

Skibsførere og Styrmand fra tyske Skibe, som fremmer Seewartes videnskabelige Arbejder navnlig ved at føre Vejrboøger, besvare Spørgsmaal angaaende Havneforhold eller fører Deviations- og Kronometerjournaler, samt endvidere fremmede Skibsførere, der arbejder for et tilsvarende udenlandsk Institut, er fritaget for enhver Afgift ved deres Instrumenters Undersøgelse*).

Afdeling III er Centralstationen for Vejrforudsigelser og Stormvarsler. Her udarbejdes og offentliggøres de daglige Vejrkort, og om Vinteren optages tillige Isberet-

*) Opmærksomheden henledes paa denne Bestemmelse for de danske Skibsførere, som er Observatorer for det danske meteorologiske Instituts nautiske Afdeling.

ninger for Nord- og Østersøen, der dog udarbejdes under en anden Institution (Küstenbezirksamt III og VI).

Afdeling IV undersøger Skibskronometre. Efter endt Prøve faar Skibsføreren Stand og Gang, samt hvis han ønsker det, Temperaturkoefficienten og Instrumentets Temperaturtabeller. Betalingen afhænger af Prøvens Varighed, 6 Mark for 1 Maaned, 8 Mark for 2 og 10 Mark for længere Tid. Denne Betaling bortfalder imidlertid, saafremt Skibsføreren fører Kronometerjournal for Seewarte eller paatager sig dette Arbejde for Fremtiden. Lommekronometre og nøjagtige Lommeure, der er bestemt til nautisk-astronomisk Brug, bliver prøvet gratis, ligesom der gives Raad ved Indkøb af Kronometre, der saa kan underkastes en foreløbig Undersøgelse.

Undersøgelser af Kronometre udføres endvidere for Opdagelsesrejsende, for videnskabelige Instituter, Urmagere etc.

Afdeling V bearbejder de Indberetninger, som indsendes fra Skibsførere, Konsuler og andre over fremmede Havne, og der offentliggøres Farvandsbeskrivelser over alle Egne udenfor Nordsøen i Kysthaandbøger, Piloter, og i „Annalen d. Hydrographie“. Enhver Medarbejder faar efter Ønske gratis leveret Eksemplarer af de udgivne Farvands- og Havnebeskrivelser.

Til Skibsførere og Redere gives enhver Oplysning om Anduvning, Vanddybder, Havneudgifter etc. over alle Havne.

Deutsche Seewartes Organ er „Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie“ og heri offentliggøres de af Seewarte indhøstede Erfaringer, ligesom der udgives Artikler paa det videnskabelige, tekniske og nautiske Omraade, der har fælles Interesse for Skibsfart og Havforskning.

Seewarte har oprettet forskellig Agenturer til at varetage sine Interesser udenfor Centralstødet. Hovedagenturer, der er indrettet paa at undersøge Kronometre, Sekstanter, Kompasser og bestemme Deviationen, findes i Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Kiel, Stettin og Neufahrwasser.

Agenturer findes tillige i Papenburg, Westrhauderfehn, Leer, Emden, Elsfleth, Brake, Tønning, Flensburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Wustrow, Barth, Stralsund, Königsberg og Memel. Med Undtagelse af Elsfleth, Wustrow og Barth foretager samtlige Hovedagenturer og Agenturer Lanterneprøver og undersøger Kronometres Stand og Gang.

Hos forskellige kejserlig tyske Konsulater i Udlandet kan Skibsførerne faa ny Journaler udleveret og gennem Konsulaterne hjemsende de udfyldte Journaler.

Den engelske Arbejderforsikringslov af 1906 (særligt angaaende Søfolk).

Generalkonsulatet i London har, i Følge Medd. fra Udenrigsministeriet, d. 28. Oktober 1907 i Anledning af en Forespørgsel fra „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“ indberettet følgende til Udenrigsministeriet angaaende „The Workmens Compensation Act“ 1906.

Denne Lov traadte i Kraft d. 1. Juli 1907 og er i Følge Paragraf 7 ogsaa anvendelig paa Søfolk. De engelske Rederier vil saaledes fremtidigt paa samme Maade som i den tilsvarende danske Lov af 1. April 1906 være ansvarlig for den Skade, Sømanden lider i Skibets Tjeneste, saa længe Ulykken ikke kan tilskrives Sø-

mandens egen Uagtsomhed eller Fejl. I Tilfælde af den forulykkedes Død vil Rederiet endvidere være forpligtet til at yde Erstatning til Sømandens Efterladte.

Men Spørgsmaalet er, hvorledes Loven stiller sig med Hensyn til udenlandske Sømænd; in casu danske Sømænd paa engelske Skibe. Afgørelsen maa ganske ligge i Fortolkningen af det i Paragraf 7 brugte Ord „Seaman“. Da dette Udtryk er holdt ganske almindeligt, kan der næppe være Tvivl om, at det ogsaa omfatter Udlændinge, og det hvad enten det gælder Erstatning til Sømanden selv eller til dennes Efterladte.

Resultatet vil derfor vistnok blive, at der i England eksisterer det Gensidighedsforhold, som omtales i den danske Forsikringslovs Paragraf 8. Der har nemlig ikke foreligget nogen Retsafgørelse i en saadan Sag endnu, og det maa fremhæves, at Retspraksis i England spiller en langt større Rolle end i Danmark med Hensyn til en Lovs Fortolkning.

Hvad nu angaar engelske Søfolk, forhyrede paa udenlandske Skibe, har der rejst sig Stemmer for den Fortolkning, at Loven kunde blive gjort anvendelig i Tilfælde, hvor et fremmed Skib indbringer en forulykket engelsk Sømand til engelsk Havn. Paa ovennævnte Paragraf 7 kan man imidlertid ikke støtte den Paastand, idet denne udtrykkelig kun omtaler Skibe hjemmehørende i de Forenede Kongeriger. Hjemmeleu maatte saa søges i Lovens Paragraf 1, der i al Almindelighed taler om Arbejdsgivernes Ansvar overfor deres Arbejdere.

Fra kompetent Side meddeles det imidlertid, at denne Fortolkning næppe vil holde Stik, idet Domstolene sikkert vil fastholde, at et Skib følger sit eget Lands Lov med Hensyn til dette Ansvar og Forsikring. Men officielt afgjort er det ikke.

Derimod vil Loven finde Anvendelse i alle Tilfælde, hvor det udenlandske Skib i engelsk Havn benytter Arbejdskraft fra Land, og i Henhold til Lovens Paragraf 11 vil Skibet kunne beslaglægges, indtil Erstatningen er udbetalt eller deponeret i Retten. Det maa derfor bestemt tilraades danske Kaptajner at assurere den Arbejdskraft, de benytter i engelsk Havn.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 92/1907, afsagt d. 23. Oktbr. 1907. Skibsmægler Daniel Milberg i Hamburg mod Kaptajn Bode som Fører af S/S „Jørn Uhl“.

Den 30. August d. A. blev der mellem Citanten, Skibsmægler Daniel Milberg i Hamburg og en Hr. F. Lenschau af Bremen, der opgaves at være Reder for det i Tyskland hjemmehørende Dampskib „Jørn Uhl“, her i Byen, indgaaet en skriftlig Overenskomst, hvorved Citanten forpligtede sig til at yde Lenschau Forstrækninger til et Beløb af 2,000 Kr. for at sætte Skibet i Stand til at klare paatrængende Gæld, saa at det kunde afgaa direkte til Hamburg, hvor det efter Overenskomsten skulde oplægges og sælges, hvorefter Laanet skulde afvikles. I Følge udtrykkelig Vedtagelse skulde dette betragtes som et Bodmerilaan og som saadant dækkes fremfor alle andre Fordringer. Citanten ydede nu Forstrækninger til et samlet Beløb af 2,150 Kr., og for dette Beløb med Omkostninger har han d. 30. September ladet foretage Arrest i det nævnte Skib „Jørn Uhl“, idet samme, da de andre Kreditorer imidlertid havde foretaget Arrest for betydelige Beløb, ikke havde været i Stand til at forlade Kjøbenhavn, og Laanet saaledes maatte betragtes som forfaldent.

Ved Stævning af 1. Oktober til Indstævnte Kaptajn Bode, som Fører af Dampskibet „Jørn Uhl“, har derhos

Citanten i Henhold til Plakat af 30. November 1821 indbragt Sagen her for Retten, hvor han har paastaet Arrestforretningen stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt og sig tilkendt hos fornævnte Lenschau 2,150 Kr. med Rente samt i Henhold til Sølovens § 186 3 pCt. af „Bodmerigælden“ 2,000 Kr., Arrestforrettningens Omkostninger med Kr. 36,46 og denne Sags Omkostninger.

Indstævnte Kaptajn Bode lod give Møde ved Sagens Inkamination, men udeblev ved den mundtlige Slutningsforhandling; han vil derfor være at betragte som i det hele udebleven, og Sagen vil være at paadømme efter de Retten forelagte Bevisligheder. Da der i nærværende Tilfælde, hvor ikke Føreren, men Skibets Reder angives at have stiftet Gælden ikke foreligger et gyldigt Bodmerilaan, hverken efter tysk eller dansk Ret, vil den af Citanten forlangte Provision 3 pCt. af 2,000 Kr. ikke kunne tilkendes ham. Heller ikke kan Citanten erholde Dom over Rederen personlig under nærværende Sag. Derimod vil den foretagne Arrestforretning være at stadfæste som lovlig gjort og forfulgt, hvorhos Citanten kendes berettiget til at lade foretage Eksekution i Dampskibet „Jørn Uhl“ med Tilbehør for et Beløb af 2,150 Kr. med Renter som paastaet, Arrestforrettningens Omkostninger Kr. 36,46 Øre, og denne Sags Omkostninger, der findes at kunne bestemmes til 100 Kr.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der indtraadt mere Faasthed i Fragterne fra Nordamerika for prompt Lastning og fra La Plata for Januar, Februar, Marts Afskibning, men paa disse Markeder nær ligger al anden hjemgaaende Forretning ganske overordentlig sløjt. Udsigterne til nogen snarlig Bedring er desværre ikke lyse. Det ser ikke ud til at skulle blive nogen opbyggelig Periode, Rederne nu gaar i Møde, thi foruden de daarlige Fragter næsten alle Vegue, Risiko for lange Rejser paa denne urolige Aarstid og Ophold ved Land med de nuværende korte Arbejdsdage, skal de dyre Penge med Udsigt til yderligere Diskontoforhøjelse nok sætte deres Mærker i Driften paa mange Dampskibsforetagender, særlig saadanne, som arbejder med stor løs Gæld. For Østersøens Vedkommende er Fragterne nu stærkt paa Retur, og mange Eksporthavne, deriblandt Petersborg og Kronstadt, har nu kun faa Dage tilbage af denne Sæson. Saa vel fra de russiske Østersøhavne som fra Danzig og Königsberg er Korneksperten for Øjeblikket ganske overordentlig ringe, idet Eksportørerne fremdeles holder deres Varer tilbage i Forventning om endnu højere Priser, samme Forhold gør sig isøvrigt ogsaa gældende for Sortehavets Vedkommende.

Det østlige Marked viser yderligere Nedgang, og Ladninger er særdeles vanskelige at erholde. For Jute fra Kalkutta er Raterne faldet til 20/ U. K. eller Kontinentet. Bombay og Kurrachee har sluttet et Par enkelte Decemberbaade til henholdsvis 12/9 og 13/3 udsøgt Havn. Risfragterne er knappe og 6 d. lavere end for en Uge siden.

Sortehavet er stadig under al Kritik slet, fra Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn kan kun opnaas 5/ à 6/, medens Sulina sluttet lidt til 6/6. Fra Novorossisk til norsk Havn, mellem Bergen og Kristiania betales 8/ for en 5,000 Tons Baad og 10/ fra Donau for en 4,000 Tons Baad.

Middelhavet fragtede gennemgaaende ret livligt til omtrent uforandrede lave Fragter, da Markedet nemlig stadig er trykket af det store Udbud af Dampere. Fra Aleksandria sluttet flere prompte Dampere til saa lavt

som 6/ Bomuldsfrø Hull, 6/6 London, 7/ Bristol Kanalen. Blandt Ertsbefragtningerne nævner vi Frs. 15 Carloforte/Bordeaux, 8/ Almeria/Baltimore. Fra Bilbao betales 4/1¹/₂ Cardiff, 4/4¹/₂ Tyne Dock, 4/9 Rotterdam.

Nordamerika har taget ikke saa faa Dampere i den forløbne Uge, særlig fra Golfen, hvorfra Fragterne er steget for prompt Lastning. Saaledes betales for Netto Charter fra New Orleans eller Galveston 11/6 à 12/3 pr. prompt til U. K. eller Kontinentet, 10/9 à 11/3 pr. December, og for Korn betales 2/6³/₄ Antwerpen eller Rotterdam, 2/8¹/₄ Hamburg. Paa Netto Charter til Danmark betales 13/ én, 13/3 to, 13/6 tre Havne.

Bomuldsfragterne er knappe paa Basis af 26/3, fra Wilmington 29/3 à 32/6. Tømmerfragterne fra Golfen er fastere, og 85/ à 86/3 betales sidst til Kontinentet og U. K., 90/ Vestitalien. For Korn fra Northernrange kan faas 2/1¹/₂ til udsøgt Havn pr. November, 2/3 pr. Januar. Paa Timecharter Basis betales 4/6 à 4/9 for Hjemrejser med Levering i U. S.

La Plata Markedet er fremdeles meget flovt for prompt Lastning, men pr. Februar/Marts er Raterne steget til 17/ à 17/3 fra San Lorenzo Grænsen for Maksimum 4,500 Tons Baade, hvorimod Januar Tonnage kun betales med 14/6. Fra Bahia Blanca sluttet nogle store Februar Dampere til 16/6 à 16/9, og pr. Marts betales 17/. Hverken Befragtere eller Redere er imidlertid særlig tilbøjelige til at operere, og de stedfunde Befragtningers Antal har ikke været videre stort.

Østersømarkedet er, som vi forrige Uge formodede, faldet ganske betydeligt, idet der fra Kronstadt, Petersborg og de nordligere Havne i Botten nu ikke er flere Laster at faa, medens Ladning fra alle sikre Havne har været knap, Tonnage derimod rigelig. Den nu indtraadte Kulde vil sikkert gøre det af med Navigationen paa St. Petersborg og Kronstadt i Løbet af nogle faa Dage, og fra Riga er Fragterne nu faldet til 24/ à 25/ D/B. til Østkysten, Frs. 29 Antwerpen, Frs. 30 Rouen, 27/6 Manchester. Fra Windau bydes kun Frs. 30 à 31 pr. Favn à 216 Kbf. Props til Calais, 40/ à 42/ pr. 343 Kbf. til West Hartlepool. I Libau ligger Markedet ogsaa meget flovt, da der næsten ingen Kornlaster er; sidst betalte Rater er 10¹/₂ d. Havrebasis London, 11¹/₄ d. Rotterdam, 1/1¹/₂ Rouen, men dette kan næppe gentages. For Sukker noteres 7/ Neufahrwasser/Greenock, og for Sveller 7/ à 7/6 pr. Load Memel/London, 8/6 Königsberg Plymouth.

Kulfragterne til Østersøen er ikke alene hævdede, men endog fastere, hvorimod de ad Middelhavet til ligger lidt svagere til Trods for de daarlige Returfragter. Til Sydamerika er de faldet 1/ à 1/6 pr. Ton, saa at der fra Cardiff til River Plate akcepteredes ned til 9/9 pr. December. I andre Retninger betales fra Cardiff 5/6 Kjøbenhavn (2,000), 4/6 à 4/9 Havre, 5/9 Rouen, Frs. 5¹/₄ St. Nazaire, 5³/₄ à 6 Bordeaux, 8¹/₄ à 8¹/₂ Marseille (mange Dampere), 7/3 à 8/ Vestitalien, 6/6 Malta, 7/9 Port Said, 9/4¹/₂ Colombo, 11/ Bombay. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 4/4¹/₂ à 4/9 Tyne/Blyth eller Forth/Swinemünde, 4/6 à 5/ Neufahrwasser, 5/ à 5/3 Libau, 4/9 à 5/ Aarhus eller Kjøbenhavn, 6/ à 6/9 mindre Dampere til de mindre Havne, 5/3 à 5/9 Kiel, Lübeck eller Flensborg, 7/6 à 7/10¹/₂ Barcelona, 7/9 Genua, 9/ Venedig, 8/ Aleksandria. For Lastning over næste Sæson er der sluttet et Par Kontrakter til 4/6 fra Tyne eller Blyth til Kronstadt.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet særlig for Trælaster været mattere i den forløbne Uge, idet der ikke er solgt noget næneværdigt af ny Laster. For andre Varers Vedkommende har der ligeledes været nogen Knaphed, saa at enkelte mindre og ældre Sejlere har lagt op. Udsigterne for denne Fart er saaledes ikke

lyse for den nærmeste Fremtid. Returfragterne Vest fra har holdt sig bedre naar undtages Kullaster fra Firth of Forth til Danmark. Kultørnen er noget kortere men dog endnu utilfredsstillende i Kings Lynn, Boston, Wemyss og Boness Distrikt.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

100 Stdr. D/B., Boards Karlskrona/Southampton 33/, 130 R.-T. Is Kristianiafjord/Sunderland 7/, 290 Tons Byg Bandholm/Kristiania 5½ Kr., 200 Tons Byg Nakskov/Kristiania 6 Kr., 400 Tons Bricks Britonferry/Porto Veccio 14/, 280 Tons Bricks Britonferry/Porto Veccio 14/, 300 Tons Kul Boston/Kjerteminde £ 9.10, 280 Tons Kul Kings Lynn/Middelfart £ 9.10, 200 Tons Kul Charléstown/Pontrieux 7/6, 280 Tons Glas London/Odense £ 80, 270 Tons Oljekager Libau/Danmark Mark 13.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe har i den forløbne Uge været meget stille, og flere Skibe er allerede gaaet i Vinterleje; hvad der sluttet er kun gennemgaaende til lave Rater, saaledes for Havre fra Kolberg og Rügenwalde 5½ Mark, fra Greifswald dog 6¼ Mark. Stettin er heller ikke meget livlig, der sluttet til omkring 4 Mark for tunge Laster. I Hamburg staaer Markedet til Dels uforandret. Medens der til Østkysten af Hertugdømmerne og gode, danske Havne sluttet til ret lave Rater, bydes der derimod til fjærnere Havne ret gode Fragter. Til Frederikssund blev saaledes sluttet til 10 Mark pr. Ton og til Svaneke skal være budt for Majs og Byg 9 à 10 Mark.

ab Kjøbenhavn er det meget elendigt, og der er nu ikke saa faa fragtledige Skibe. Der blev sluttet nogle Skibe til jyske Havne for Mel til 35 Øre pr. Sæk, Oljekager til Rostock 3¼ Mark, men isøvrigt udbydes der saa godt som slet intet.

ab Sydsverig synes det at knibe noget med Laster; et Skib, som laa i Sølvborg, antog saaledes Ladning fra Hasle, hvilket ikke er gode Tegn.

ab svenske Sundhavne er det smaat med disponible Ladninger; der blev sluttet til Hamburg 3¾ Mark, Kiel 3½ Mark, Lübeck 4 Mark, og der noteres til Neustadt 3¾ à 4 Mark, Lübeck atter 4 Mark og Riga 6 Mark, Königsberg 5½ Mark.

ab Halmstad er næsten intet, fraregnet Sten til Stettin.

Ugens Havarier.

Wilhelmina, Skonnort af Thisted, der grundstodte paa Tuno Ron, er bragt flot af Svitzers og ind til Aarhus.

Nelly Mathilde, Barkskib af Malmö, kom d. 15. ds. paa Rejsen fra Østersøen til Hull med Trælast paa Grund paa Holmetunge paa Saltholm. Flot med Assistance af Svitzers og indslæbt hertil.

Alfa, Dpsk. af Esbjerg, har været paa Grund ved Wasa. Flot ved egen Hjælp og har fortsat Rejsen.

Skakkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 17. ds. paa Grund mellem Højen og Skagen, men kom atter flot uden Assistance og fortsatte sin Rejse til England.

Wilh. Colding, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Kaiser Wilhelm-Kanalen været paa Grund og faaet Roret brækket. Reparerede i Hamburg og har fortsat Rejsen.

Hardi, Kutter af Langesund, der strandede paa Sonderhage ved Hals, er nu totalt Vrag. For Bjergningen af Bræddelasten, der har en Værdi af c. 4,000 Kroner, er der afsluttet Kontrakt for 50 pCt.

N. G. Petersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet hertil med Skonnerten »Alma« af Danston paa Slæb. Damperen kolliderede ved Bornholm med Skonnerten, der var paa Rejsen fra Borgasund hertil med Trælast. »Alma«s Besætning blev taget om Bord i »N. G. Petersen«, der saa tog Skonnerten paa Slæb. »N. G. Petersen« tog ingen Skado ved Sammenstødet.

Havlide, Dpsk. af Skien, har paa Rejsen fra West Hartlepool til Struer faaet Skade paa Skruen og gik d. 13. ds. ind til Burmeister & Wain for Reparation.

Valkyrien, Galease, har haft Ild om Bord, medens den laa ved Aggersund. Ilden opstod i Kahytten, og Skibet led betydelig Skado paa Dækket og opstaaende, inden Ilden slukkedes.

Æra, 3/m. Skonnert af Marstal, er d. 18. ds. paa Rejsen fra Blyth til Stubbekjøbing med Kul grundstødt ved Masnedo. Skibet har Assistance af Dpsk. »Stubbekjøbing«.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 16. ds. sattes den 5te af de Dampere, Det østasiatiske Kompagni har bestilt hos Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri i Vandet.

Skibet fik Navnet »Samui«, og er bestemt til Østasiatisk Kompagnis Bangkok-Rute.

En vellykket Prøvetur fandt Sted d. 19. ds. i Sundet med Damperen »Bintang«, bygget af Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri for Regning Det østasiatiske Kompagni og bestemt for dette Selskabs Bangkok-Rute.

Både Fart og Kulforbrug viste et gunstigere Resultat end kontraheret.

Straks efter Prøveturen, der forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed, lagde Skibet over i Frihavnen for at indtage Last.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibeprovantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILE STRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.

Enhjør box sælges med fabriken's fulde garanti.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 19. Novbr.) Adolph Andersen, Schubert, p. Brunsbüttel 16. ds. for Riga. — Aloxaundra, Rabe, afg. herfra 19. ds. til Kristiania. — Algarve, Borries, ank. Swansea 16. ds. fra Rouen. — Anglo Danco, Wienck, afg. herfra 16. ds. til Riga. — A. N. Hanson, Paaske, p. Gibraltar 17. ds. hertil. — Antwerpen, Madson, ank. Havre 15. ds. fra Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Philadelphia 15. ds. hertil. — Arno, Strubberg, ank. St. Petersburg 10. ds. herfra. — Axelhuus, Sæberg, ank. hertil 18. ds. fra Libau. — Baron Stjernblad, Koføed, p. Holtenuu 19. ds. hertil. — Beira, Lunge, p. Gibraltar 13. ds. for St. Louis. — Chr. Broberg, Gotthardt, p. Brunsbüttel 16. ds. for Ronen. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15. ds. fra St. Petersburg. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 9. ds. for New York. — Dagmar, Bøgvad, afg. Dunston 16. ds. til Genua. — Douro, Mortensen, ank. Oporto 13. ds. fra Newcastle. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 16. ds. fra Øst-averig. — Florida, Andersen, ank. Stettin 16. ds. herfra. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 18. ds. fra Pillau. — Garoune, Kromann, ank. St. Petersburg 15. ds. fra Reval. — Georgios I, Sorensen, p. Brunsbüttel 19. ds. til Windau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiania 18. ds. hertil. — Hengest, Harder, p. Gibraltar 14. ds. for Marseille. — Hjelm, Sorensen, ank. Norrkøping 17. ds. fra Skutskär. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 18. ds. til Riga. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 13. ds. fra Antwerpen. — Kasan, Hansen, ank. Libau 14. ds. fra Hull. — Kentucky, Andresen, ank. Baltimore 16. ds. fra New York. — Kiev, Jørgensen, p. Brunsbüttel 18. ds. hertil. — Kursk, Gommesen, p. Holtenuu 19. ds. for Rouen. — Leopold II, Rasmussen, p. Brunsbüttel 19. ds. for Hull. — Louise, Kruse, dokker her. — Louisiana, Ørsted, p. Dartmouth 15. ds. for Boston. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Boston 13. ds. for Kristiania. — Morso, Oest-Jacobsen, afg. herfra 16. ds. til Østverig. — Moskow, Meldahl, afg. Riga 16. ds. for Antwerpen. — Nicolai II, Kaes, pass. Dartmouth 6. ds. for Boston. — Nishnij Novgorod, Nidersøe, afg. Reval 18. ds. til St. Petersburg. — Nordjylland, Kragh, ank. Bordeaux 16. ds. fra Hull. — O. B. Suhr, Frisenette, p. Brunsbüttel 16. ds. for Antwerpen. — Omsk, Jonsen, ank. Libau 17. ds. fra Hull. — Oscar II, Heipel, afg. Kristianssand 16. ds. til New York. — Perm, Christensen, ank. London 17. ds. herfra. — Pregel, ank. Riga 16. ds. fra St. Petersburg. — Ribberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 18. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, ank. Svendborg 17. ds. fra Aarhus. — Thyra, Mikkelsen, ank. Genua 17. ds. fra Newcastle. — Tiber, Beck, ank. Valencia 18. ds. fra Marseille. — Tyr, Thaning, ank. hertil 18. ds. fra Windau. — United States, Wulff, ank. New York 12. ds. fra Kristianssand. — Valdemar, Johusen, afg. Bergen 19. ds. hertil. — Vendsyssel, Jacobus, afg. Dunkorke 18. ds. til Havre. — Viking, Meyer, ank. Antwerpen 15. ds. fra Riga. — Ceres, Gad, ank. hertil 16. ds. fra Leith via Kristianssand. — Holar, Swan, afg. Reykjavik 12. ds. hertil via Kristianssand. — Laura, Aasberg, ank. hertil 18. ds. fra Leith. — Skalholt, Larsen, afg. Reykjavik 15. ds. hertil via Kristianssand. — Tjaldnr, Rothe, ank. Thorshavn 10. ds. fra Leith. — Vesta, Gottfredsen, ank. Reykjavik 17. ds. fra Isafjord.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Cardiff 1. ds. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Sunderland 12. ds. til Cette. — Generalkonsul Pallisen, Christenscu, afg. Newport 1. ds. til Buenos Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 7. ds. til Pozzoli. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. St. Petersburg 13. ds. til Amsterdam. — Excellence Pleske, Brandt, ank. St. Petersburg 8. ds. — Pawel Andrejeff, Taanebek, afg. Grangemouth 15. ds. til Swinemünde. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 18. ds. til Gergenti. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Blyth 16. ds. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 11. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Swinemünde 15. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Königsberg 14. ds. — I. N. Mardvig, Hahn, ank. Riga 13. ds. — Hamlet, Reese, ank. Kiel 18. ds. — Helge, Olsen, ank. Bremen 9. ds. — Rolf, Olsen, ank. St. Petersburg 14. ds. — Niels R. Finson, Matthiescu, afg. Kroustadt 17. ds. til Bremen.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Båtskärnsås 16. ds. til Liverpool. — Nancy, Nielsen, ank. Koivusaari 9. ds. — Nautik, Nielsen, ank. Sörnäs 9. ds. — Nordsoen, Gram, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 17. ds. til Ostende. — Nexos, Basse, ank. Nantes 16. ds. — Fylla, Christensen, ank. Grimsby 16. ds. — Gerda, Iversen, afg. Kjøbenhavn 18. ds. til Stockholm. — Hebe, Pedersen, afg. Swansea 16. ds. til Harburg. — Cito, Thøgersen, afg. Methil 17. ds. til Brake. — Napoli, Briuch, ank. Trångsund 18. ds. — Bodil, Larsen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 17. ds. til Ostende. — Dagmar, Mathiasen, ank. Swansea 15. ds. — Nerna, Nielson, ank. Rouen 18. ds. — Alfa, Lauritsen, afg. Hudiksvall 16. ds. til Antwerpen.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. Repola 16. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Åbo 17. ds. — England, An-

dersen, ank. Kjøge 12. ds. — Holland, Poulsen, ank. Boness 17. ds. — Rusland, Madsen, afg. Hull 18. ds.

Urania. Polarstjeruen, Branth, afg. St. Petersburg 16. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Hull 31. Oktbr. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Ghent 19. ds. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 17. ds. — Svend, Schmidt, afg. Boness 19. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. Nantes 19. ds. — Sigurd, Petersen, ank. St. Petersburg 13. ds. — L. C. Carl, Petersen, afg. Willajoki 17. ds. — Erik II, Malncke, ank. Frederikshavn 18. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. Riga 14. ds. — Dan, Petersen, ank. Heruusaud 17. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. St. Petersburg 9. ds. — Knud II, Meyer, ank. Cardiff 15. ds. — Danmark, Kraemer, ank. Honfleur 15. ds. — Ragnar, Holst, afg. Repola 16. ds. — Skjold, Stabell, ank. Heruusaud 15. ds. — Halfdan, Hansen, afg. Heruusaud 14. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. Blyth 18. ds. — Svend II, Jensen, ank. St. Petersburg 12. ds. — Harald, Schmidt, afg. Cardiff 16. ds. — Magnus, Hveysel, afg. Frederikshavn 14. ds. — Ivar, Juul-Larsen, ank. Stettin 18. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, afg. Stettin 19. ds. — Vagn, Malucke, afg. Philippeville 9. ds. — Ulf, Drescher, afg. Nederkalix 9. ds. — Leif, Huus, ank. Stockholm 11. ds.

Heimdal. Anine, Lotli, ank. Cette 16. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Swansea 16. ds. — Martha, Christeusen, afg. Rouen 19. ds. — Elna, Rathje, ank. Philippeville 17. ds. — Therese, Larsen, ank. Seaham 15. ds. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 17. ds. — Jeanne, Jørgensen, ank. Port Talbot 16. ds. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 15. ds. — Vera, Risø, ank. Swinemünde 19. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, ank. Port Talbot (Wales) 14. ds. — Ingrid, Winther, ank. Trångsund 13. ds. — Karen, Eriksen, afg. St. Petersburg 15. ds. til Bremen.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Leer 14. ds. — Aloxy, Lorenzen, ank. Koivusaari 18. ds. — Dagny, Fischer, afg. Lübeck 17. ds. til Lovisa. — Mary, Clausen, ank. Neufahrwasser 16. ds.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rotterdam 14. ds. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Gelle 19. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Ghent 17. ds. — Hans Tavsen, Klaborg, afg. Kjøbenhavn 16. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Helsingør 19. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Grangemouth 18. ds. — N. F. Høffding, Møller, afg. Helsingør 19. ds. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Antwerpen 19. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Burntisland 19. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, passeret Kjøbenhavn 18. ds. nordg. — Ajax, Brorsen, ank. Boston 16. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. St. Petersburg 18. ds. til Bremen. — Clara, Magleby, ank. Holtenuu 17. ds. — Kai, Kurtzhals, ank. Grimsby 11. ds. — Erik, Jakobsen, ank. Methil 18. ds. — Axel, Christensen, afg. Horsens 16. ds. til Narva. — Josey, Damm, afg. Helsingør 14. ds. til Marseille. — Hugo, Steen, afg. Newport 11. ds. til Bona. — Absalon, Grau, ank. Kramfors 7. ds. til Palma. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Burntisland 17. ds. — Chr. Gylstorff, Poulsen, ank. Barcelona 18. ds. — Ulrik Holm, Bonuelycke, ank. Rouen 17. ds. — Wilh. Collding, Bjarnarson, afg. Kristinestad 6. ds. til Kartagona. — Angantyr, Holm, afg. Hamburg 13. ds. til Alexandria. — Bøgatyr, Nielsen, ank. Antwerpen 9. ds. — Farnatyr, Nielsen, ank. Koivusaari 12. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. hertil 18. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Eise, Willadsen, ank. Methil 18. ds. — Jens Bang, Kusk-Jensen, ank. Riga 17. ds. — Margrethe, Lund, ank. Methil 18. ds. — Henning, Clemmensen, afg. Methil 19. ds. til Struer.

Det dansk-franske Dampskibsselskab. Norman, Rosbæk, afg. Stettin 18. ds. til Windau. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 18. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annetto Furness, Larsen, afg. Middlesbro 16. ds. — Lady Furness, Clausen, afg. Kjøbenhavn 16. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. Kiel 16. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. Malmö 13. ds. — Frankrig, Friis, afg. St. Petersburg 11. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Libau 16. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, auk. Huolva 19. ds. — Henrik Bjoelke, Hansen, afg. Åbo 14. ds. til Antwerpen. — Ove Gjødde, Jans, auk. Bremen 14. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, auk. London 15. ds. — London, Bom, auk. Calais 11. ds. — Paris, Tholander, ligger i Kjøbenhavn. Bryssel, Boeck-Hansen, auk. St. Petersburg 12. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Lübeck 18. ds. — Wien, Brink, ank. Blyth 16. ds. — Roma, Schmidt, ank. St. Petersburg 16. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Borgå 17. ds. til Ostende. Carl Hecksher, Starck, ank. Windau 18. ds. — Normannia, Eriksen, ank. St. Petersburg 18. ds. — Livonia, Skov, afg. Blyth 19. ds. til Swinemünde.

Østersøen. Gratia, Sorensen, ank. Bremen 15. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Lübeck 15. ds. til St. Petersburg. — Gallia, Nielsen, ank. Dordrecht 13. ds. — Calodonia, Storm-Hansen, ank. Dordrecht 17. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. St. Petersburg 18. ds. — Kotonia, Rasmussen, ank. Heruosand 18. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, afg. Methil 15. ds. til Norrköping. — Carbonia, Mathiasen, afg. Libau 16. ds. til Rotterdam. — Estonia, Winckler, afg. St. Petersburg 16. ds. til Dunkerque.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Bremerhaven 17. ds. — Selandia, Troensegaard, ank. Methil 18. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. St. Petersburg 15. ds. — Brattingsborg, Suncson, ank. Falchuanu 7. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Kronstadt 17. ds. — Fredensborg, Winthler, afg. St. Petersburg 15. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Huerva 15. ds. — Jomsborg, Mathiasen, ank. Newcastle 14. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Newport 11. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Sunderland 18. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Stettin 19. ds. — Soborg, Hansen, afg. Livorno 18. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Rotterdam 14. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palu, ank. Newcastle 17. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. Ancona 16. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. St. Petersburg 18. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. St. Petersburg 14. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — Ulfshørg, Albertsen, afg. St. Petersburg 15. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. Grangemouth 19. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, afg. Cardiff 20. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Newcastle 15. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. St. Petersburg 12. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. Preston 12. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Korsør 18. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. St. Petersburg 13. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Bergesen, ank. Tyne 15. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Rotterdam 15. ds.

Ærs. Erindring, Nielsen, ank. Libau 17. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 14. ds. — Helene, Sørensen, afg. Königsberg 16. ds. til London. — Agnete, Petersen, afg. Methil 19. ds. til Wismar. — Hermia, Hansen, ank. Seaham 18. ds. — Sjølland, Sonnichsen, ank. Lübeck 19. ds. — Alice, Schultz, ank. Wismar 18. ds. — Bornholm, Abrahamson, ank. Grangemouth 18. ds. — Nauta, Madsen, afg. Inverkeithing 18. ds. til Kiel.

Frø. Austa, Bagger, ank. Bremen 10. ds. — Vera, Thing, ank. Danzig 14. ds. — Freja, Nielsen, ank. Reden 19. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Nakskov 19. ds. til Kjøbenhavn.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. Stettin 16. ds. — Tor, Hørstedt, afg. Kjøbenhavn 19. ds. til Nakskov.

Sejlskibe.

Esbjerg. Sophie, Svarrer, afg. Hamburg 14. ds. til Aracaju. — Urda, Jacobsen, ank. Genua 14. ds. — Yrsa, Pedersen, ank. Grays 15. ds. — Ætina, Andersen, afg. Esbjerg 14. ds. — Ella, Storm, afg. Langesund 15. ds.

Rønne. Anø Kathrine, Rasmussen, ank. Stolpemünde 9. ds. — Nestved, Hermansen, ank. Stolpemünde 9. ds. — Courier, Jacobsen, ank. Halmstad 12. ds. — Gudmund, ank. Altona 12. ds. — Erik, ank. Hull 13. ds.

Svendborg. Sophie, Mikkelsen, ank. Trepot 11. ds. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Mont Rose 11. ds. — Froja, Jensen, ank. Bridgeness 11. ds. — Leif, Andersen, ank. Kristiania 12. ds. — Hans Emil, Hansen, ank. Calamata (Grækenland) 12. ds. — Primula, Carlsen, ank. Göteborg 13. ds. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Par 13. ds. — Clytia, Nielsen, ank. Stettin 13. ds. — Jørgen Ring, Bang, ank. Charlestown 13. ds. — Concordia, Henriksen, ank. Stettin 14. ds. — Alfrede, Hansen, ank. Lemvig 14. ds. — Urania, Nielsen, ank. Solvesborg 13. ds. — Rota, Nielsen, ank. Lübeck 14. ds. — Standard, Rasmussen, ank. Tayport 15. ds. — Ruth, Falentin, ank. Colberg 13. ds. — Valborg, Rasmussen, ank. Deal 13. ds. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Dieppe 14. ds. — Sevordine, Hansen, ank. Haderslev 14. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. Fowey 16. ds. — Delos, Andersen, ank. Wisby 17. ds. — Solon, Rasch, ank. Leith 16. ds. — Zampa, Petersen, ank. Nakskov 17. ds. — Ivar Hvitfeldt, Henriksen, ank. Porsgrund 18. ds. — Danmark, Husfeldt, ank. Kragerø 18. ds. — Grete, Hansen, ank. Leith 18. ds. — Confidence, Mauritzon, ank. Leinvig 18. ds. — Haabet, Androsen, ank. Odense 18. ds. — Vera, Jensen, ank. St. Vaast 17. ds. — Erik, Christensen, ank. Hobro 17. ds. — Martin Nissen, Petersen, ank. Kotka 17. ds. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Nykjøbing S. 17. ds.

Ærs. Skirner, Rasmussen, ank. Ostende 16. ds. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 18. ds. — Malfridur, Hansen, ank. Travemünde 17. ds. — Svalen, Rosenbeck, ank. Pillau 18. ds. — Christiane, Bager, ank. Karlshamn 18. ds. — Neptun, Jen-

sen, ank. Malmö 18. ds. — Gemma, Hansen, ank. Genua 17. ds. — Harris, Torsteinson, ank. Cartagena 17. ds. — Johanne, Østermann, afg. Göteborg 16. ds. til London. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Fowey 17. ds. — Ellen, Lauritzen, ank. Leith 17. ds. — Ingolf, Nymann, ank. Göteborg 17. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Pillau 18. ds. — Vera, Mygind, ank. Saint Martin de Re 16. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 Pct., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaact. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyra Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Møalerne er danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerak. Jylland N.-Kyst. Skagen. Den 1ste Januar 1908 forandres Skagen Fyr til at vise Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn c. 1/4 Sek., Mørke c. 2 1/2 Sek.

Kattegat. Store-Middelgrund V. En hvid Stumpfonde med Stage og 1 nedadvendt Kost er i 9 Fv. Vand udlagt c. 2 Kbl. V. for den V.-ligste Pulle med lægt Vand, paa Store-Middelgrund. 56° 33' N. Br. 12° 3' Ø. Lgd.

En kort Stage nden Topbetegnelse er udsat tæt V. for den nævnte Pulle.

Store Middelgrund. Det i »Notice to Mariners«, London, af 18de Oktober 1907 Nr. 1454 omhandlede Vrag af et lille, tomastet Sejlskib, der laa sunket 15 Kml. misvisende S. t. Ø. fra Anholt Fyrskib, i Nærheden af Store-Middelgrund, er omhyggeligt eftersøgt, uden at der er fundet noget Spor af det. 56° 32' N. Br. 12° 2' Ø. Lgd.

Store-Bælt. Kjørteminde. Kjørteminde Havnefyr har faaet en mørkere grøn Farve, men Lysevnen og Lysvinklen er uforandret.

Island SV.-Kyst. Reykjanes. I Begyndelsen af 1908 antages et nyt Fyr at blive tændt paa Reykjanes og det nuværende Fyr at blive slukket. Fyret bliver et hvidt Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser To-Blink, Blink c. 1 Sek., Mørke c. 6 Sek., Blink c. 1 Sek., Mørke c. 22 Sek. Flammens Højde: 232 Fod. Synsviddens: 22 Kml. Lysevnen: 23 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Det vises fra et hvidt, 82 Fod højt Taarn af Beton. Tæt under Land gaar Fyret i Skjnl bag den Klippe, hvorpaa det nuværende Fyrtaarn staar. Fyrtaarnet staar 1,050 Alen N. 36 1/2° Ø. for det nuværende Fyr.

Da der er Mulighed for, at det nuværende Fyrtaarn kan styrte ned eller for, at det bliver umuligt at tænde Fyret, advares Skibsførere mod ubetinget at stole paa, at Fyret brænder, hvorfor fornøden Forsigtighed ved Besøring bør iagttages. 63° 48' 49" N. Br. 22° 40' 4" V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i Luleå er Fyrskibet »Norströmsgrund« den 13de November 1907 inddraget fra sin Station.

Finland. Bottniske Bugt. Kristinestad. Saltgrund. Paa Holmen Saltgrund er opført to Ledebnaker. Den Ø.-lige bestaar af en hvid, 28 Fod høj Pæl med en sort, firkantet Tavle over en hvid Diamant. 62° 14' N. Br. 21° 20' Ø. Lgd. Den V.-lige bestaar af en hvid, 17 Fod høj Pæl med en sort, firkantet Tavle over en hvid Trekant med Spidsen opad. 62° 14' N. Br. 21° 20' Ø. Lgd.

Södra Kvarnen. Märkkallan. Den 5te November 1907 er Märkkallan Klokketonde inddraget fra sin Station.

Rusland. Øsel V.-Kyst. Fyrskibet »Sarritsehe« er atter udlagt paa Station.

Kronstadt. En Lægter er sunket uden for Kronstadt Handelshavn ved S.-Siden af Fort Mentschikov. En rød Stage med rød Kost er udsat S. for Vraget. 59° 58' 54" N. Br. 29° 45' 31" Ø. Lgd.

Libau. En Taageklokke er anbragt paa det ene Molehoved ved det N.-lige Indløb til Libau Forhav, og en anden paa S.-Molens Hoved af den midlertidige Havn, i det indre af Forhavnen.

Tyskland. Fyrskibet »Adler-Grund«. I Fyrskibet »Adler-Grund« er oprettet Gnistelegraf Station med offentlig, men indskrænket Tjeneste. Kaldebogstaverne er »F A G«.

Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Gabelsflaeh« midlertidig ombyttet med Resorvefyrskibet »Ostsee«.

Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Den 10de November 1907. 53° 33' N. Br. 5° 5' Ø. Lgd. En Del af Vraget af et Sojlskib.

Føreren af Dampskibet »Saga«, Kaptajn C. Wiberg, meddeler: Den 16. Novbr. 1907. 52° 37' N. Br. 4° 0' Ø. Lgd. Drivende Vrag af en Bark med to Master med Ræer og Sejl over Vandet.

Nordsoen. Vraget af det c. 13 Kml. NV. t. V. fra Katwijk Fyr sunkne Fiskerfartøj er omlyggeligt, men forgæves, eftersøgt og kan antages uskadeligt for Skibslarten.

Tyskland. Fyrskibet »Amrumbank« antages at blive udlagt i Slutningen af November 1907. Det faar Undervandsklokke, der hver 45 Sek. giver to Gange seks Slag, med 2½ Sek. Pavse mellem Slagene i Gruppen, med henholdsvis 5 Sek. og 15 Sek. Pauser mellem Grupperne.

Naar passerende Skibe i klart Vejr hejser et hvidt Flag, hvori en stor, gul Klokke, sætter Fyrskibet til Forsøg Undervands Taagsignalet i Virksomhed, hvilket det tilkendegiver ved at hejse samme Flag. 54° 33', N. Br. 7° 52', Ø. Lgd.

Fyrskibet »Eider« V. Vraget af det 2½ Kbl. V. t. N. for Fyrskibet »Eider« sunkne Sejlskib er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Reservefyrskibet, som ligger paa Fyrskibet »Eider« Station, forbliver liggende til Fornæret 1908.

Elben. Falsches Tief. Tønde Nr. 9 i Falsches Tief ligger nu i 22 Fod Vand, paa 53° 57' N. Br. 8° 39', Ø. Lgd. Den har Kost som Topbetegnelse.

Brunshausen Red. Paa Brunshausen Red er der udenfor Farvandet noget ovenfor Schwinge Munding opført 9 svære Duc d'Alber i en c. 1½ Kbl. lang Række i N. og S. Den N.-ligste staar 1½ Kbl. fra Brunshausen Fyr og 1 Kbl. fra Liniens Bützlethersand Fyr overet. De er bestemt til Anlægsplads for de dybtgaaende Skibe af Hamburg-Amerika Liniens. 53° 37', N. Br. 9° 32' Ø. Lgd.

Fyrskibet »Oste Riff«. Indtil videre gives i Fyrskibet »Oste Riff« til Forsøg, naar Vejret er sigtbart, Taagsignal fra Kl. 11 til 12 Fm. med et nyt Apparat, der følges af Slag paa Gongong. 53° 51' 27" N. Br. 9° 0' 46" Ø. Lgd.

Blankenese. En Del af Vraget af Lægteron »Johanna Kieln« er optaget og ligger udenfor Farvandet S. for Tondelinien, tværs nd for Blankenese Dampskibsbro, og man skal nu gaa N. om denne Del af Vraget, der er afmærket med et Vragfyrskib, som viser de sædvanlige Signaler. Ved den Del af Vraget, som endnu ligger i Farvandet, ligger enten en Slæbedamper som Vragfyrskib eller Kraner, der viser de sædvanlige Signaler.

Weser. Einswarden. Kahnen, som var sunket SØ. for Einswarden, er borttaget.

Jade. Aussenjade. I Aussenjade er den mindste Dybde for Tiden inden for det afmærkede Farvand ikke under 25½ Fod ved Springtids Lavvande.

Holland. Ems. Doekegat. Duc d'Alben med Vandstandsmaale-reen i Doekegat er flyttet til 53° 26' 12" N. Br. 6° 54' 27" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Lutjeswaard. De to Opmaalingsbaner paa Lutjeswaard er borttaget.

Zeegat van Texel. Helsdeur. De to midlertidig udlagte Lystønder i Helsdeur er inddraget.

Ooster Schelde. Wemeldinge. Det faste Fyr paa Hovedet af den Ø. lige Havnedæmning ved Wemeldinge viser grønt Lys over Ooster Schelde, rødt Lys over Havnen. 51° 31', N. Br. 4° 0', Ø. Lgd.

Belgien. Zeegat van Vlissingen. Zeebrugge. Den 1ste December 1907 forandres Taagsignalet paa Molens Hoved ved Zeebrugge. Der slaas da Et-Slag paa Klokke hver 10 Sek. 51° 20', N. Br. 3° 11', Ø. Lgd.

England. Madway. Sheerness Middle Sand. Vraget af den 1. Kml. N. 50° Ø. fra Garrison Point Fyr sunkne Yacht er borttaget.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ouistreham. Vraget i Lobet til Ouistreham er borttaget og Afmærkningen inddraget.

England. Plymouth Sound. Drake Channel. Lægteron »Mund« er sukket i Drake Channel. 1½ Kbl. S. 28° V. fra Millbay Pier Flagstang. Under Arbejdet med Vragets Borttagelse skal Stedet passeres langsomt og i rigelig Afstand. 50° 21', N. Br. 4° 9' V. Lgd.

Bristol Channel. Flatholm Island. Omtrent den 31te Januar 1908 onrettes Taagsignalet paa Flatholm Island. En Sirene skal da hvert 1½ Minut give to Stød, Stød 7 Sek., Pavse 3 Sek., Stød 2 Sek., Pause 78 Sek. 51° 22', N. Br. 3° 7' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Ile Verte. Den sorte Lystønde Nr. 57, som viser rødt, fast Lys, paa V.Kant af Grunden ved Ile Verte, er flyttet ½ Kbl. VSV. hen, til 45° 5' 52" N. Br. 0° 40' 33" V. Lgd.

Azorerne. S. Miguel S.-Kyst. I sidste Halvdel af December 1907 tændes ved Ribeira Quenta Havn et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Det lyser fra S. 45° Ø. gennem S. til S. 70° V. Fyrbanke af Sten. 37° 44' N. Br. 25° 18' V. Lgd.

Newfoundland Ø.-Kyst. Fogo Island NØ. NØ. for Fogo Island er følgende Grunde fundet:

Snop Rock med en mindste Dybde af 5 Fod og c. ¼ Kml. lang i NØ. og SV.; den ligger c. 7 Kbl. S. 2° Ø. fra den i Kortet angivne Plads. 49° 52' 30" N. Br. 53° 42' 20" V. Lgd. ¾ Kml. N. 5° Ø.

herfor ligger Blackoys Grund med 9 a 10 Fv. Vand; det bryder paa den med haardt Vejr.

Cromwell Ledge med 4½ Fv. Vand paa 49° 49' 45" N. Br. 53° 51' 0" V. Lgd.

Clerys Ledge med 5 Fv. Vand paa 49° 49' 10" N. Br. 53° 52' 10" V. Lgd.

Hard Hat er en Plade, hvorpaa den mindste fundne Dybde er 11 Fv., men Fiskerne angiver, at Dybden kun er 6 Fv. Det bryder paa den med haardt Vejr. 49° 52' 40" N. Br. 54° 1' 0" V. Lgd.

Green Bay Bank, en Klippe Plade, hvorpaa den mindste fundne Dybde er 10 Fv. Det bryder paa den med haardt Vejr. 49° 53' 20" N. Br. 54° 4' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Fyrskibet »Cape Elizabeth« Nr. 74 er atter udlagt paa Station og Fløjtetønden inddraget.

Massachusetts. Fyrskibet »Nantucket Shoals« Nr. 66 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet Nr. 71 inddraget.

Buzzards Bay. New Bedford Harbor. Palmer Island. Omtrent den 7de November 1907 flyttes Taageklokken paa N.-Siden af Palmer Island til et Hus paa Ø.-Siden af Fyrtaaruet. 41° 27' 37" N. Br. 70° 54' 35" V. Lgd.

New York. New York Lower Bay. Southwest Spit. Lystønden, som til Forsøg er udlagt ved V.-Siden af Southwest Spit, er for en kortere Tid ombyttet med en Lystønde, der viser samme Lys, men har mindre Lysevne.

New Jersey. Fyrskibet »Scotland« SØ. Vraget af den S. 62½° Ø. fra Fyrskibet »Scotland« sunkne Mudderpram er forsvundet og Afmærkningen inddraget.

Maryland. Chesapeake Bay. Choptank River. Cambridge Ledefyr. Fyrbaanerne, hvorfra Cambridge Ledefyr vises, er malet hvide. 38° 34' 25" N. Br. 76° 4' 23" V. Lgd.

Florida. Key West. Ved Key West Marinestation gives nu Tidssignal med Kugle, som falder Kl. 12 Middag paa 75° V. Lgd., sværende til Kl. 5 T. 0 M. 0 S. Greenwich Middeltid. Den er anbragt paa Taget af en Bygning N. 31½° Ø. fra Sand Key Fyr i 30 Fods Højde over Vandet, og kan i en god Kikkert ses udenfor Beven. 24° 33' 29", N. Br. 81° 48' 23", V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Tampa Bay. North Channel. Omtrent den 20de December 1907 slukkes North Channel Fyr, der staar i 9 Fod Vand tæt ved den N.-lige Banke i North Channels Indløb til Tampa Bay, 1 Kbl. SV. fra Mullet Key SV.-Punt, permanent. Baaken forbliver staaende. 27° 36' 40" N. Br. 82° 44' 23" V. Lgd.

Hillsboro Bay. Barrel Stake. Omtrent den 20de December 1907 slukkes Barrel Stake Fyr, der staar i 6 Fod Vand i den øvre Ende af Hillsboro Bay, permanent. Baaken forbliver staaende. 27° 55' 16" N. Br. 82° 28' 22" V. Lgd.

Pensacola Bay. Fort Barrancas. Fort Barrancas forreste Ledefyr vises nu fra en hvid firkantet, pyramideformet Baake paa Kysten tæt ved Fort Barrancas. Fyrets Plads er uforandret, men Flammens Højde er nu 35 Fod.

Louisiana. Mississippi River. Fyrskibet »South Pass« SØ. SØ. for Fyrskibet »South Pass« er følgende Dybder fundet: Paa 28° 35' N. Br. 88° 44' V. Lgd. 63 Fv. Paa 28° 37' N. Br. 88° 46' V. Lgd., hvilket er 30, Kml. S. 40½° Ø. fra Fyrskibet »South Pass«, 87 Fv. Paa 28° 41' 30" N. Br. 88° 49' 30" V. Lgd. 97 Fv.

Jamaica. Port Morant. I Port Morant er en rød Spidstønde udlagt paa Ø.-Siden af Indløbet, 3 Kbl. S. 64° V. fra den lille 1 Fod høje Øe, og i S. 48° Ø. fra Battery Point. 17° 52' N. Br. 76° 20' V. Lgd. Den rød og hvid lodret sribede Tønde ved Indløbets V.-Side er flyttet ½ Kbl. S. 47° V. hen og ligger nu 3½ Kbl. S. 66° V. fra Emerald Island N.-Ende. Ud for Red Cliff er bygget en ny Pier, hvis Hoved ligger 2½ Kbl. N. 56° V. fra Bowden Værft, herfra gaar Pieren i N. 36° V. til Red Cliff NØ.-Punt. Bowden Pier: 17° 53', N. Br. 76° 20' V. Lgd.

Jamaica N.-Kyst. St. Ann Bay. En rød Baake med Trekant skal opføres i 14 Fod Vand paa Lee Reef SØ.-Ende, 3½ Kbl. N. 42° Ø. fra Faengslet. En Fortøjtønde er udlagt 2 Kbl. N. 65° Ø. fra Faengslet, som ligger paa 18° 26', N. Br. 77° 14' V. Lgd.

Port Antonio. En rød og hvid lodret sribet Baake opføres i Port Antonio, East Harbour, 2½ Kbl. S. 64° Ø. fra det gamle Fort 18° 11', N. Br. 77° 27', V. Lgd.

Falmouth Harbour. Ved Falmouth Harbour er opført: To røde Ledebaaker med Trekant, henholdsvis 5½ Kbl. N. 84° Ø. og 4½ Kbl. Ø. fra det gamle Fort. De angiver Lobets V.-Side. To rød og hvid lodret sribede Ledebaaker med Firkant, henholdsvis 4, Kbl. S. 85° Ø. og 4, Kbl. S. 82° Ø. fra det gamle Fort. De angiver Lobets Ø.-Side. En hvid Baake med Ballon 5, Kbl. S. 70° Ø. fra det gamle Fort, i det nuværende Ledemærke til Havnen.

Tro Fortøjtønder er udlagt henholdsvis 3½ Kbl. S. 66° Ø., 3½ Kbl. S. 60° Ø. og 3½ Kbl. S. 56° Ø. fra det gamle Fort, som ligger paa 18° 30', N. Br. 77° 40', V. Lgd.

Jamaica. I Portland Biglit er de røde og hvide vandret sribede Spidstønder, som afmærkede Morris Shoal, paa 17° 46' N. Br. 77° 4' V. Lgd., og White Shoal inddraget.

I Carlisle Bay er den røde Tønde, som afmærkede Robertsons Shoal, inddraget. 17° 44', N. Br. 77° 17', V. Lgd.

I Mancheional Harbour er udlagt tre Fortøjtønder, 2 Kbl. S. 66° V., 3 Kbl. S. 62° V. og 3½ Kbl. S. 70° V. fra Nettle Point, som ligger paa 18° 2', N. Br. 76° 17', V. Lgd.

I Green Island Harbour er udlagt en Fortoijtoude, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 78 $^{\circ}$ Ø. fra Midten af Green Island, som ligger paa 18 $^{\circ}$ 24', N. Br. 78 $^{\circ}$ 18', V. Lgd.

I St. Lucae Harbour er Huset, som var Formærke i Ledemarket til Havnen, nodrevet. Det vil blive erstattet af en hvid Baake. 18 $^{\circ}$ 26', N. Br. 78 $^{\circ}$ 11', V. Lgd.

Curacao. Westpuntbaai. I Westpuntbaai er Kystrovet overalt meget stejlt affaldoude. Ud for en Pynt er der saaledes $\frac{1}{4}$ Kbl. fra Land 27 Fv. uden Bndd. Man maa ligge med Anker i Land; der er ikke Plads til at svaje. 12 $^{\circ}$ 22', N. Br. 69 $^{\circ}$ 9', V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Chili. Magellan Stræde. Cape San Isidro. Cape San Isidro hvide Blinkfyrrer formærket V. for N. 12 $^{\circ}$ Ø. Georgia Reef dækkes derfor ikke helt af den mørke Vinkel, og man gaar altsaa ikke klar af Revet ved at holde sig i Lysvinklen. Det er Hensigten at forandre Lysvinklen, saa at den viser klar af Revet. 53 $^{\circ}$ 47', S. Br. 70 $^{\circ}$ 58', V. Lgd.

Sea Reach. Felix Point. Felix Point hvide Blinkfyrrer ligger ikke paa Felix Point, men c. 2 Kml. Ø.-ligere, paa Ø.-Siden af Felix Bay. 52 $^{\circ}$ 58' 15" S. Br. 74 $^{\circ}$ 4' 30" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Baleariske Øer. Malorca. Palma. Ved Yderenden af den N.-lige Arm af Molen, som bygges ved Palma Havn, er udlagt en rød Toude mod Kegel, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. NNØ. fra Fyret. Man skal gaa V. om Tønden, naar man søger Havnen.

Sicilien N.-Kyst. Capo Rasocolmo. 28 Fods Grunden, som sagdes at være fundet 5 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 59 $^{\circ}$ V. fra Capo Peloro Fyr og det læge Vaad i Nærheden, findes ikke.

Italien Ø.-Kyst. Monopoli. Ved den N.-lige Del af Monopoli Havn bygges en Mole, som fra et Punkt c. 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 57 $^{\circ}$ V. fra Fyret faar en Længde af 1 $\frac{1}{2}$ Kbl.

Grækenland V.-Kyst. Arta Bugt. Arachthos Munding. Copraïne. Paa Copraïne er tændt et Fyr med Formærkelser, der viser rød Lys fra S. 46 $\frac{1}{2}$ $^{\circ}$ V. til N. 43 $\frac{1}{2}$ $^{\circ}$ V., over Fastlandet og do nærliggende Sinauer, i øvrigt hvidt Lys over den øvrige Horizont. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 10 Kml. for det hvide, 6 Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 5te Orden. Rundt, c. 35 Fod højt Fyrtaarn ved Fyrpasserholgen. 39 $^{\circ}$ 2' N. Br. 21 $^{\circ}$ 4' Ø. Lgd.

Rusland. Odessa. Cape Fontana. Det hvide, faste Fyr paa Cape Fontana er flyttet og vises nu fra et Fyrtaarn 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 31 $^{\circ}$ V. fra det tidligere Fyrtaarn.

I Odessa Petroleum Havn er tændt to grønne, faste Fyr, lodret for hinanden, paa Hjørnet af Værftet, 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 49 $^{\circ}$ V. fra de to røde, faste Fyr lodret for hinanden paa Petroleum Havnen Pierhoved. 46 $^{\circ}$ 30', N. Br. 30 $^{\circ}$ 44' Ø. Lgd.

Sevastopol. Den røde Fløjtoude ved Yderronden af Revet ud for Fort Konstantin, er ombyttet med en rød Stago med Kegel.

Karkinit Bugt. Khorly. En 22 Fod dyb, 50 Alen bred Rende er gravet mellem Kolontchak N.-lige og S.-lige Grunde til Khorly Havn. Den begynder 5 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 82 $^{\circ}$ Ø. fra Djarilgatch Fyr, gaar derfra 2 Kml. i N. 82 $^{\circ}$ Ø. og c. 1 Kml. i S. 80 $^{\circ}$ Ø. Den er afmærket med 9 røde Stager paa N.-Siden og 9 sorte Stager paa S.-Siden, de to Stager ved Rendens Yderende paa N.-Siden har en Kegel med Spidsen nedad, paa S.-Siden med Spidsen opad. 46 $^{\circ}$ 2' N. Br. 33 $^{\circ}$ 15' Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Forindian V.-Kyst. Jaigarh Head. Jaigarh Head Fyr er efter forandret til et hvidt Fyr med Formærkelser, saa det kun har været midlertidigt, at det viste hvidt, fast Lys.

Bay of Bengal. Chittagong River. Fyrskibet »South Patches». SV. En 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund er rapporteret at ligge 14 Kml. SV. for Fyrskibet »South Patches», paa 21 $^{\circ}$ 16', N. Br. 91 $^{\circ}$ 30', Ø. Lgd.

Pulo Penang. Malacca Strait. Great Kra Flat. En 1 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund er rapporteret i den S.-lige Adgang til Penang, 10 Kml. S. 29 $^{\circ}$ Ø. fra Pulo Kendi og i S. 78 $^{\circ}$ V. fra Bukit Panchor. Rimeligvis er det en Fortsættelse af Great Kra Flat. 5 $^{\circ}$ 4', N. Br. 100 $^{\circ}$ 15', Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø. Straat Banks. Stantonpassage. Den hvide Spids-toude med Ballon ved NØ.-Siden af 2 Fv. Grunden paa Smits Bank er ombyttet med en hvid Lystoude, der viser hvidt Lys med Formærkelser, Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Lysevnen: 6 Kml. 2 $^{\circ}$ 58' 6" S. Br. 106 $^{\circ}$ 9' 37" Ø. Lgd.

Gasparstræden. Grundene Didoriff paa 1 $^{\circ}$ 55', S. Br. 107 $^{\circ}$ 15' Ø. Lgd. og Ismirriff paa 2 $^{\circ}$ 17' S. Br. 106 $^{\circ}$ 58' Ø. Lgd. findes ikke. Ogsaa Grundene Pare Joi Riff og Mississippi Riff er igen eftersøgt, men forgæves, og findes sikkert ikke.

China. Kwang Tung. Ryojun Ko (Port Arthur). De tre røde Tønder uden for Ryojun Ko, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 67 $^{\circ}$ Ø., 8 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 1 $^{\circ}$ V.

og 8 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 35 $^{\circ}$ V. fra Lutin Rock Baake, er inddraget. Lutin Rock Baake: 38 $^{\circ}$ 47' 8" N. Br. 121 $^{\circ}$ 17' 8" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Lidt om Kuningdaling og „The Navigator's Prism”. — Deutsche Seewarte. — Den engelske Arbejderforsikringslov af 1906 (særligt angaaende Søfolk). — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn”, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS-PRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre		
De øvrige Sider	20 —		
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36. Telef. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26 $\frac{1}{2}$, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26 $\frac{1}{2}$, Blankensteiners Eit., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgster Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbnd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		90 ³ / ₄	91
Danmark.....	70 ¹ / ₂ - ³ / ₄	70 ¹ / ₂	70 ¹ / ₄
Norden.....		90	90 ¹ / ₂
Kjøbenhavn.....	65	64 ¹ / ₂	65 ¹ / ₂
Carl.....		83 ¹ / ₂	83 ¹ / ₄
Dannebrog.....		84 ¹ / ₂	86
Skjold.....	64 ¹ / ₄	64 ¹ / ₄	64 ¹ / ₂
Urania.....		52	53
Union.....		68	69
Dampsk. af 1896.....	84	83 ³ / ₄	84 ¹ / ₄
Hejmdal.....		98 ¹ / ₂	102
Østasiatiske.....	127 ³ / ₄ - 128	127 ¹ / ₄	128
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		70	72
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	80 - ¹ / ₄	80 ¹ / ₄	80 ¹ / ₂
Dampskibe Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		99 ¹ / ₂	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	83 ¹ / ₄	83	83 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		87	89
4 % — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ¹ / ₄	97
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ¹ / ₂	92
Aktier.			
Nationalbank.....	147	146 ³ / ₄	147
Privatbank.....	116 ³ / ₄	116 ³ / ₄	117
Landmandsbank.....		128 ¹ / ₄	128 ¹ / ₂
Handelsbank.....	131 ³ / ₄ - ¹ / ₂	131 ¹ / ₂	131 ³ / ₄
Grundejerbank.....		100	100 ¹ / ₂
Burm. & Wain.....	81 - 80 ³ / ₄	80 ³ / ₄	81
Helsingørs Jærnsk.....		95	97
Sukkerfabr.....	174	174	174 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier.....	141 ³ / ₄ - 142	142	142 ¹ / ₄

Vekselkurs d. 19. November 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.40	89.15
London.....	18.37	18.31
Paris.....	72.85	—
Amsterdam.....	151.60	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. November 1907.

Russiske Noter.....	215.25
4 % Russiske Consols.....	75.60
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	67.90
5 % Mexikanske 1899.....	98.80
5 % Rumønske Stats.....	98.70
4 % — — 1890.....	88.90

Omsætningen i Dampskibe Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 16,000, „Ny foren. Dampsk.“ 18,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 22,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 63,000, „Østas. Komp.“ 106,000, „Kbhvn.“ 20,000, „Carl“ 16,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Reservekadetskole

ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 15. Maj 1903 om Tillæg til Lov af 28. Maj 1880 om Søværnets Ordning vil der blive afholdt en Reservekadetskole ved Søværnet.

Skolen bestaar af 2 Afdelinger.

Undervisningen i yngste Afdeling er dels teoretisk, dels praktisk, i ældste Afdeling udelukkende praktisk.

Uddannelsen tilendebringes i c. 9 Maaned.

Eleverne i Skolen kaldes Reservekadetter af 2. og 1. Klasse.

Som Reservekadetter af 2. Klasse optages dertil egnede Skibsførere og Styrmand, der i Følge den for Tiden gældende Lovgivning har Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere Rejser.

Ingen kan optages som Reservekadet af 2. Klasse, der er over 28 Aar gammel.

Skolen, under hvilken Reservekadetterne lønnes, uniformeres samt indkaseres i Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kaserneskibet Sjælland, begynder straks efter Nytaar.

Den teoretiske Uddannelse i yngste Afdeling afsluttes med en Prøve. De Reservekadetter af 2. Klasse, som har bestaaet denne Prøve, og som efter en derpaa følgende, i c. 1 Maaned tilendebragt, praktisk Uddannelse om Bord eller i Land, dertil findes skikkede, udnævnes derefter til Reservekadetter af 1. Klasse; disse gives der en videre Uddannelse som Hjælpe lærere ved Eksercerskoler for værnepligtige, om Bord i de udrustede Skibe, i Vagtskibet eller ved Korpserne.

For den Tid, Reservekadetterne under deres Uddannelse har været udkommanderet med Flaadens Skibe, beregnes der dem Toget efter de almindelige Regler.

Efter endt Uddannelse udnævnes de dertil egnede Reservekadetter af 1. Klasse til Reserveøjtnanter.

De Skibsførere og Styrmand, der ønsker at fremstille sig til Optagelse paa Skolen, vil have at indsende en egenhændig skreven Anmeldelse til Chefen for Orlogsværftet inden førstkomende 15. December og vedlægge Søfartsbogen med Oplysning om Alder, Stilling i Rullen, Eksamensbeviser samt Bevis som Skibsfører eller Styrmand, og endvidere Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Forinden Aarets Udgang tilstilles der de Ansøgere, som efter det foreliggende formenes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de vil have at give Møde for at underkastes Legemsundersøgelse. Efter at Udfaldet af denne foreligger, tages først endelig Bestemmelse med Hensyn til Antagelsen.

Orlogsværftet, den 13. November 1907.

G. H. R. Zachariae.

E. Olrik.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Vinterkursurs begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 90 Kr. maanedlig. Nogle Kogelever kan antages. Indmeldelser modtages, og Forespørgsler besvares.

Vilh. Rasch, Forstander.

Bidrag til Sømandslønnen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Skibe til Salg.

Dampsk. „Bjalbo“, c. 275 Tons dw. Kanaldamper-Type. Dampsluppen „Jarl“, bygget af Jærn, 43 Fod lang, 9¹/₂ Fod bred.

Jagten „Anna“, c. 45 Tons dw., Dæksbaaden „Ellen“, c. 12 Tons dw. Alle Fartøjerne er vel vedligeholdte og ligge i Trelleborg. Nærmere Oplysninger gennem

Gøsta Østerberg, Trelleborg.

Det kongl. oktr. Sjøassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34.
Telegram-Adresse: Kongelige Sjøassurance.
Telefon Nr. 124.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1$\frac{1}{2}$ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tonde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5$\frac{1}{2}$ & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1$\frac{1}{2}$ & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 14$\frac{1}{2}$ Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 15$\frac{1}{2}$ Fod, mellemste Havn 12$\frac{1}{2}$ Fod, inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. mindst 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige 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 Røden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbansspor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 60 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/2 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 18 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 1/2 Fod.	Bolværkpenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maa-ne-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 85 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidsvarende Maskiner, Skibsmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. 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.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøen-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Taket. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrilied. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugaering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærubanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½, Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærubanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærubanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træsks paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugaering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Hav-nens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons Kran til 6 Tons. Jærubanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
og

Sigurdssens, Nordby, Fanø.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

De private Assurandører lim.

i København
teger Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinbyer.

Post-Adresse:
16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse
Private.

Telefon-Nr.
6.



AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forsætning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4708.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibstører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagot bearbejdning
Reol og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5698. Telef. 5698.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Selvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28262
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1842.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufverl förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmægler, **AALBORG.**
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmægler.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tync.
Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmægler
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmægler,
Dampskibeagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmøld“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadebyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdeamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Chr. Holm
Skibshandel
Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commerical Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Lfne, No. 4.

Bugzerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**„Wolverine“
Baade-Motorer**
løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med
Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 377.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283



Emaljen
paalægges varm — 1/16“
tyk — paa alle sødannede
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Træng, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.

Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.

Meget økonomisk for
Lasterom, Bunkers og
Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR, Nyhavn 69, Kjøbenhavn**
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

Naturlig Fløde! Paa 1/3 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. November 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min Illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri

København C. Telegr.-Adr.: »Burmeisters«, København

Største Flydedok i Norden.

Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.

Tør Dok 470' x 66' x 22'

3 Patent-Ophalgsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.

Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

til

Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Københav.
Leverandør til Marinen.

Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
 Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaet fra Fabrikken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
 Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
 „Motordan“

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
 Patent Tidglas. Saltmaalere
 Sextanter og Oktanter.
 Barometre, * Thermometre.
 Manometre, Indicatorer.
 Tegnebestikker Parallellinealer
 Marinekikkerter.
 Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
 Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-
 Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
 Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
 Pejlskive.**
 Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
 Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
 Safarthsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.
 Telefon 6037. Telegramadr.: „RANET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
 Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
 Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
 Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
 Kontor.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
 Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

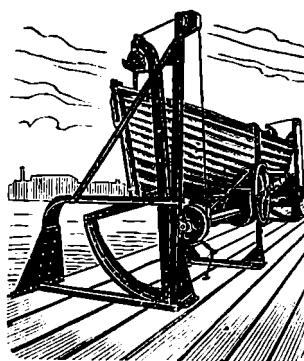
Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
 overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
 billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
 Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
 Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaaret“.



Schmidt's

Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
 sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR.

(Lødbøvere: Kay Dyrh & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: „KAYDYHR“

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
 Træffes 12—2, 8—9 Aften. Søndag 10—11.
 Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Berg & Larsen

forhen Martin Niason
 Skibsproviantering
 Lager af Manilla- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensen Eff.
Selvtorvet 4.
 Telf. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
 Brillor, Pincenez, Kikkerter.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Kortlig Ekspedition. — Billige Priser.

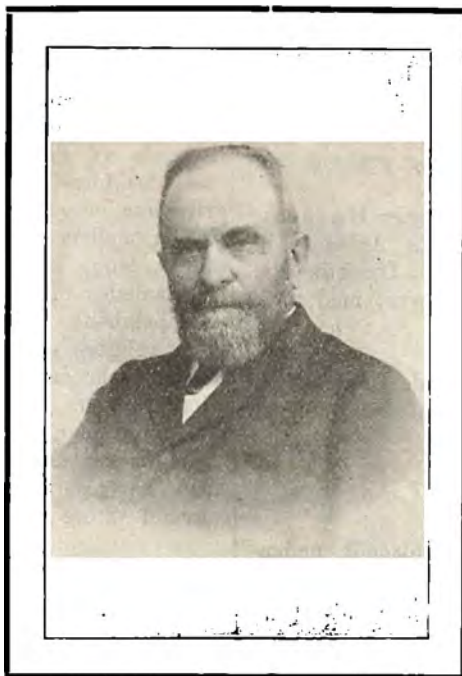
Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“ er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
 Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Skibsreder, Kaptajn D. Torm.



I Fredags er Skibsreder, Kaptajn D. Torm afgaaet ved Døden i en Alder af henimod 72 Aar.

Med Torm er en af de betydeligste Repræsentanter for vore Dages Skibsfart i Danmark gaaet bort. Ikke saaledes at forstaa, at den Redervirksomhed, som Torm selv havde stiftet, og som han ledede til sin Død, i sig selv gør Brugen af dette Udtryk berettiget; thi om end de Tormske Selskaber bærer Vidne om haade Foretagelse og en kyndig Ledelse, saa har de dog ingen sinde haft det Præg af storslaaet Foregangsaaend, som man vil finde hos visse andre danske Dampskibsforetagender.

Nej, Torms Betydning for dansk Skibsfart skal først og sidst søges i hans Varetagelse af de af Skibsfartens Tillidshverv, som efterhaanden blev ham betroet, og da særlig i hans Ledelse af Fællesrepræsentationens Anliggender. Ved Torms Overtagelse af dette Hverv blev det hans Opgave at bringe den fuldgyldige Repræsentation for Skibsfartens væsentligste Interesser til overfor Offentligheden og da navnlig overfor Myndighederne at svare til sit Navn, en Opgave der allerede af den Grund maatte være vanskelig nok, at disse Hovedinteresser langt fra kunde siges altid at være parallele. Til Løsningen af denne Opgave medbragte Torm foruden et udstrakt Personalkendskab, tillige en dyb Indsigt i Skibsfartens administrative Forhold, en fast Vilje, der maaske endog til Tider kunde antage et Skær af Stædighed, og endelig en levende Interesse for Opgaven selv.

Og Opgaven blev løst, for saa vidt man da kan benytte dette Udtryk om en Opgave, der stedse paany vender tilbage. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart blev under Torms Ledelse til en fast Or-

ganisation, hvis Betydning indadtil og overfor Administrationen voksede for hvert Aar der gik, og da Torm d. 1. Maj d. A. nedlagde Formandshvervet af Hensyn til sin fremrykkede Alder og sit svækkede Helbred, kunde det med god Grund hævdes, at man var rykket et godt Skridt frem mod det endelige Maal, Skibsfartens Selvstyre i sine indre Anliggender. Det skal villigt indrømmes netop ved denne Løjlighed, at der henimod dette Maal endnu er et stort Stykke Vej tilbage, og det vil endnu være en Stund, inden alle uvedkommende Interesser er udelukket fra at øve Indflydelse paa Skibsfartens Anliggender igennem Administrationen, men det første seje Arbejde i denne Retning er gjort, og under dette Arbejde betegnede Torm intet mindre end et Enhedsmærke.

Hermed være dog ikke sagt, at Torms Virksomhed i Skibsfartens Tjeneste forblev uden Kritik, tværtimod, den har vel endog til Tider været en Del kritiseret og af og til ikke uden Grund, men dette forringer imidlertid ingenlunde hans Fortjenester, og vi er tilbøjelige til at tro, at selv de, der har set med mindst Sympati paa Torms Virksomhed, vil være rede til at anerkende, at han forstod at skabe Enighed og Fasthed i Linierne indenfor et Erhverv, hvor disse Egenskaber ikke altid var de mest fremtrædende.

Om Torms Personlighed kun dette: Trods sin betydelige og indflydelsesrige Gerning forblev Torm dog stedse den jævne, joviale Mand, og det Præg, som hans lange Virksomhed paa Søen havde givet ham, forlod ham aldrig. — For den, der kom i nærmere Berøring med ham, vil Mindet om gamle Torm være et kært Minde, der ikke lader sig udslette.

Kjøbenhavn, d. 28. November 1907.

Den 14. ds. indviedes det ny Skoleskib for Skibskokke, for hvis Vedtægter og daglige Drift vi allerede tidligere har gjort Rede her i Bladet.

Den gamle veltjente Brig „Constance“, der er bleven erhvervet af den Kgl. Grønlandske Handel med dette Formaal for Øje, tog sig særdeles pynteligt ud baade udenbords og indenbords, og de mange indbudte Gæster besaa med stor Interesse de hyggelige og praktisk indrettede Lokaler.

Skoleskibets Tilsynsførende, Restauratør Hassing, gav en Række Oplysninger om Skibets Arbejdsplan, hvorefter Fællesrepræsentationens Formand, Direktør A. D. Carl, talte for de mange, som har været med til at skabe Skolen.

I næste Nummer af Bladet vil vi finde Løjlighed til at gøre Skoleskibet og dets Arbejde til Genstand for en nærmere Omtale.

Generaldirektoratet har d. 18. ds. udsendt nedenstaaende Cirkulære til Toldstederne:

Gensidig Anerkendelse af Dansk og Italiensk Skibsmaal. Efter at Italien ved Lov af 21. December 1905, traadt i Kraft d. 10. Februar 1906, har lagt „British Rule“ efter „Merchant Shipping Act“ 1894 til Grund for Skibes Maaling i italienske Havne, er der under 18. Juli 1907 mellem Danmark og Italien afsluttet en Deklaration, hvorefter Behandlingen af danske og italienske Handelsskibe henholdsvis i italienske og danske Havne vil blive som nedenfor angivet.

I.

Den i danske Skibes Nationalitets- og Registrerings-Certifikater angivne Netto Register-Tonnage samt den i italienske Skibes Certifikater (Certificato di Stazza), udstedte paa og efter d. 10. Februar 1906, angivne Stazza Netto skal tages for gyldige paa samme Maade, i samme Udstrækning og for samme Øjemed henholdsvis i italienske og danske Havne.

II.

Italienske Skibe, der er forsynet med et inden d. 10. Februar 1906 udfærdiget Certifikat, skal fremdeles være underkastet de i Skibsmaalings-Cirkulære af 8. December 1896 Nr. 8 under Punkt B. a og b givne Bestemmelser.

De under Punk I og II angivne Bestemmelser træder i Kraft d. 21. November d. A., og samtidig er Skibsmaalings-Cirkulæret af 8. December 1896 Nr. 8. I, A ophævet.

Fra samme Dato bortfalder Udstedelse for danske Dampskibe af særlige „Certificates of Italian Tonnage“ (jfr. Tillægs-Skibsmaalings-Instruktion af 1. September 1901, Pag. 39, 43 og 44).

Prøjsisk-svensk Dampfærgeforbindelse. Den 15. ds. er der i Berlin afsluttet en Overenskomst med Sverige om Tilvejebringelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Prøjsen og Sverige, undertegnet af de to Landes Underhandlere. Til Udgangspunkter for Forbindelsen er valgt Sassnitz og Trelleborg. Man haaber at kunne aabne Færgeforbindelsen allerede i Sommeren 1909. Der er planlagt Anskaffelsen af to prøjsiske og to svenske Færger med en Hastighed af 16 Kml. i Timen. De skal bygges ens og indrettes til Overførelse af Jernbanevogne, ogsaa Sovevagnar, samt til Trans-

port af Godsvogne; desuden skal Posten overføres af Færgerne. Der er taget Forbehold med Hensyn til Forbedring af Fartplanen og Lettelse af Toldbehandlingen.

Til „Voss. Ztg.“ skrives om den vedtagne Færgeforbindelse mellem Tyskland og Sverige: Efter Forlydende vil Færgerne faa en Længde af 110 Meter og saaledes blive de største i Evropa. Ogsaa Hurtigheden vil blive betydelig, nemlig 16 Kml. i Timen, saa at hele Vejen mellem Sassnitz og Trelleborg, der er 101 Kilometer lang, kan tilbagelægges i 3½ Time. Sejlturen vil saaledes blive noget kortere end den nuværende med Dampskibene, og der er desuden den Fordel, at Færger gaar roligere end Dampskibe, bortset fra de store Lettelse, som en Dampfærgeforbindelse byder Turist- og Godstrafiken. Dampfærgernes Størrelse og Hurtighed viser, at man til Forbillede har taget Amerika, hvor Dampfærgevevnet er meget stærkt udviklet, og hvor man har gjort den Erfaring, at det er økonomisk at anvende store Dampfærger.

„Alfred Erlandsen“'s Forlis. London, d. 27. November. (Ritz. Bur.). I Gaar afholdtes i Ayton i Berwickshire Forhør om de nærmere Omstændigheder ved den danske Damper „Alfred Erlandsen“'s Stranding ved St. Abbs d. 17. Oktober. 14 Personer blev afhørt. Disse forklarede, at Raketterne ikke kunde naa Skibet, og at Redningsbaaden ikke kunde komme det nærmere end 60 Alen.

Havneforholdene i Helsingør. Paa et Møde d. 18. November 1907, indvarslet af Handelsforeningen og Industriforeningen i Helsingør, vedtog Forsamlingen følgende Udtalelse: Med stigende Bekymring har vi set den almindelige Trafik paa Helsingørs Havn gaa tilbage Aar for Aar grundet paa de mangelfulde Forhold ved samme, medens vore Genbobyers større og langt mere tidssvarende Havne har forstaaet at drage den stedse stigende Trafik til sig. Ved denne Tilbagegang er der unddraget det danske Erhvervsliv og derigennem i første Række Helsingørs Befolkning betydelige Indtægter. Naar dertil føjes, at der i Hovedstaden har ytret sig stærkt Ønske om i paakommende Tilfælde at kunne benytte Helsingørs Havn som en isfri Forhavn, maa Forsamlingen paa det mest indtrængende anmode det høje Ministerium for offentlige Arbejder om snarest at lade undersøge Betingelserne for Tilvejebringelsen af en tidssvarende isfri Havn i Helsingør, der kan fyldestgøre de Fordringer, som man stiller til en moderne Trafik- og Vinterhavn. (R. B.)

Hornbæk Havn. Hillerød, 25. Novbr. (Ritz. Bur.) Bestyrelsen for Hornbæk Havn har andraget Ministeriet om en Udvidelse af Havnen, og efter at Vandbygningsdirektøren har undersøgt Forholdene og erklæret, at den nuværende Sandfanger maa forlænges betydeligt, hvilket vil koste c. 40,000 Kr., har Ministeriet lovet at ville udrede Halvdelen af dette Beløb, naar Amt og Kommune yder Resten.

Det ny Sejlløb fra Thyborøn Kanal op til Lemvigs Havn er nu saa at sige færdigt. Af Sandpumperne „Thyborøn“ og „Sandsugeren“ er der nu i omtrent tre Maaneder arbejdet paa at lave Renden. Den er omtrent 100 Fod og har en mindste Dybde paa 9 Fod. Sejlad-

sen til og fra Kanalen er bleven paa det nærmeste en Mil kortere, og hvad der spiller en endnu større Rolle, er at den nu kan foregaa ogsaa ved Nattetide, da Løbet bliver belyst med Ledefyr fra Land og med Gaslysbøjer. (Berl. Tid.)

Udenrigsministeriet meddeler:

Havneanlæg i Kristiania. Generalkonsulatet i Kristiania indberetter under 9. ds., at Kristiania Formandskab har vedtaget til Forelæggelse for Repræsentantskabet den af Havnestyret fremsatte Plan om Bryggeanlæg i Kristiania.

Planen gaar ud paa følgende: Paa Østsiden af Lohavnen færdigbygges i 1908 175 Meter Kajlinie for store Skibe og i umiddelbar Tilslutning dertil ombygges den gamle Grønlibrygge, idet først de nærmeste 100 Meter omlægges og fulendes i Løbet af 1910, om muligt allerede i 1909.

Den ny Træmassebrygge Sonden for den gamle Grønlibrygge paabegyndes i 1909 eller 1910 og fuldføres i 1913.

I 1909 vil man efter denne Plan have 275, eventuelt 390 Liniemeter tidsmæssig Kajlinie for store Skibe paa Lohavnens Østside og ved Grønlien. Dertil kommer 115 Meter paa Lohavnens Vestside og 65 Meter paa den vestlige Side af den store Udstikkerbrygge mellem Lohavnen og Oslo Havn, foruden den Jernbanen tilhørende ny Kajlinie dersteds.

Den transatlantiske Skibsfart. (R. B.) Hamburg, d. 19. November. Som Følge af den store Mængde Passagerer fra Amerika til Evropa, har Hamburg-Amerika Linien forhøjet Priserne for Mellemdækspassagerer paa Hurtigdamperne med 50 Mark, og paa de langsommere Dampere med 42 Mark.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Navigationsvæsnets Ordning.

Vi har fra Hr. Kaptajn J. Holst, S/S. „Hellig Olav“, modtaget følgende:

Forslagene til Navigationsvæsnets Ordning, der jo forlængst foreligger fra Kommissionens Haand, er ganske naturligt bleven modtaget med en levende Interesse i Søfartskredse, thi vi følte vel alle, at der trængtes til en Revision, for at Navigatørstanden vedblivende kunde staa paa Højde med Tidens Fordringer.

Jeg vilde gerne, som farende Skibsfører, fremføre nogle faa almene Betragtninger over denne for Søfarten saa vigtige Sag, idet jeg formener, at det ogsaa kan have sin Interesse at høre forskellige aktive Navigatørers Mening om de Ting, som man til daglig har med at gøre

derude i det praktiske Liv, hvor man føler Savnene saa vel som Fordelene saa umiddelbart nær.

Desværre kunde jo Kommissionen ikke blive enig om at indsende én samlet Betænkning, men saa sig nødsaget til at fremsende to, og dette er beklageligt, for saa vidt som det vel vilde have været ulige lettere at faa ét enstemmigt Forslag ført ubeskaaret igennem til Lov, men da nu dette ikke lader sig gøre, saa haaber jeg, at Lovgivningsmagten i det væsentlige vil rette sig efter Flertallets Forslag, da dette, paa nogle faa Undtagelser nær, efter min Mening kommer nærmest til det som tiltrænges, nemlig større Kundskabsfyldte for de Navigatører, der skal befare oversøiske Farvande eller af egne Hensyn ønsker bedre Uddannelse, og tillige byder Lettelse i visse Retninger for den mindre Sejlskibsfart.

At den mindre Sejlskibsfart vil have betydelige Fordele ved Gennemførelsen af Flertallets Forslag fremgaar tydeligt nok, og det vil sikkert være meget fornuftigt paa denne Maade at støtte en væsentlig Del af vor Sejlskibsflaade, saa at Konkurrencen med Damperne ikke skal blive haardere end nødvendigt, især — og selvfølgelig ogsaa kun — naar det kan gøres uden at formindske Garantien for Skibenes forsvarlige Førelse.

Hvad angaar de større Fordringer til de forskellige Eksaminer, da maa man sige, at de i det væsentlige er fuldtud ønskelige, ja jeg er overbevist om, at mangen en Styrmand og Skibsfører ofte har følt Savnet af et grundigt Kendskab til f. Eks. flere af de Fag, der er tænkt henlagt under „Teoretisk Skibsbygning“, og skal her blot nævne alt hvad der hører under Stabilitet, thi vel erhverver den iagttagende og fremadstræbende Sømand sig efterhaanden en stor, praktisk Erfaring paa disse og andre Omraader, der til Tider for hans Skibs Vedkommende kan have langt større Værdi end aldrig saa megen Teori, men havde han samtidig været i Besiddelse af denne Teori, saa var dog mangt et Spørgsmaal lettere og sikrere bleven løst. Som det nu er, maa en Styrmand og Fører alene ved Selvstudium sætte sig ind i mange Ting, som det havde været lettere at erhverve sig Kundskaber om under en kyndig Lærers Vejledning. Ogsaa formener jeg, at man ikke bør undervurdere Betydningen af det til Styrmandseksamen og Skibsførereksmens 1ste Afdeling foreslaaede Fag „Sømandskab“, thi vel kan man naturligvis ikke fragaa, at kun det praktiske Liv paa Søen lærer en at blive Sømand i dette Ords egentlige Forstaaelse, men der er dog særdeles mange Ting af stor Betydning, saasom f. Eks. Tilrigning af Nødror, Manøvrering af Baad i høj Sø og Brænding, Bjærgning af Mandskab og lignende, som med Fordel kunde gøres til Genstand for en teoretisk Undervisning. Heldigvis forekommer de kun forholdsvis sjældent, men ikke desto mindre gælder det om dem alle, at enhver Befalingsmand dog maa være paa det rene med, hvorledes han skal handle i paakommende Tilfælde, og det kan derfor kun være gavnligt for de unge Navigatører, at de tidlig lærer at beskæftige deres Tanker dermed, thi den praktiske Udførelse vil da være saa meget lettere at iværksætte. Erfaringens Vej er lang, ofte besværlig og til Tider kostbar, og jeg mener, at Teorien i mangt og meget kan hjælpe til at gøre denne Vej kortere og lettere.

Flertallet anbefaler 2 Aars Sejlads som Styrmand imellem Styrmands- og Skibsførereksamen, hvorimod Mindretallet kun kan gaa med til 1 Aar, og det er endda med megen Betænkning, at det tør anbefale en Tvedeling af Eksaminerne. Jeg tror, at Mindretallet her ser rigtigt, thi vel rummer Tvedelingen maaske Betingelser for en bedre Tilegnelse af Stoffet, men den gør det samtidig dobbelt svært for Navigatøren at erhverve sin Skibsførereksamen, som han ofte kun vil kunne faa ved at opgive sin gode Stilling, hvilken vel i de færreste Tilfælde vil staa aaben for ham igen efter endt Eksamen, og der vil sikkert indtræffe Tilfælde, hvor en Styrmand af denne og andre Grunde opsætter at gaa i Land saa længe som muligt, indtil det til Slut paa Grund af den

fremrykkede Alder, smaa Kaar og lignende, helt maa opgives at tage Skibsførereksamen. Den hele Ordning af Eksaminerne skulde jo dog samtidig være saaledes, at Antallet af Navigatører ikke tog af. Heller ikke tror jeg, at man kan tillægge den forlangte Sejlade imellem Eksaminerne ret stor Betydning i den Retning som af Flertallet antydet.

Det vilde ogsaa være meget anbefalelsesværdigt, om Eleven efter eget Ønske kunde vælge sig et eller flere Fag af de under den udvidede Skibsførereksamen henhørende og kun at fordrø alle Fagene bestaaede under ét for Førere af Udvandrer-skibe.

Bliver Stataskoler indført, hvilket sikkert vil være det mest tidssvarende, da burde det dog absolut blive saaledes, at Eleven kan tage ikke alene Styrmands-eksamen men ogsaa Skibsførereksamens 1ste Afdeling paa den Skole, hvor han er forberedt, thi har Skolen Lærerkrafter til at undervise, maa der vel ogsaa kunne afholdes Eksamen paa Stedet.

En Ting er vel imidlertid alle Navigatører enige med Flertallet om, og det er Oprettelsen af det foreslaaede Undervisningsraad, thi at dette vil have stor Betydning for Skibsfarten er jo utvivlsomt, idet Handelsmarinen saaledes vil komme i nærmere Samarbejde med de Institutioner, hvorfra den henter en Del af sine Støtter. Forhaabentlig vil Lovgivningsmagten billige de berettigede Krav ogsaa i denne Henseende.

J. Holst.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 76/1907, afsagt d. 13. Novbr. 1907. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet P. J. Kall af Frederikshavn for Dampskibet „Poul Podeus“.

Den 30. April d. A. Kl. c. 2 Fm. grundstødte Dampskibet „Poul Podeus“ af Wismar, ført af Kaptajn Fretwurst, ved Knopper i Nærheden af Harboøre. Skibet, der er bygget i 1898 af Staal og maaler 832,36 Brutto Register-Tons, var paa Rejse fra Grimsby til Rostock med en Ladning Kul. I det taagede Vejr var Skibet med fuld Kraft løbet paa den yderste Revle kun en Skibslængde fra en af Høfderne; det stod med Forstævnen i nordøstlig Retning og fik straks en Slagside af c. 11° til Bagbord, dets Dybgaende var før Grundstødningen 15 à 15½' for og 16 à 16½' agter. Vinden var flov, men nogen Dønning fra NV. bevirkede, at Skibet huggede haardt. Ved Udsætning af Varpanker og Bakning søgte Skibet forgæves ved egen Hjælp at komme flot, hvorved Maskinen overanstrengtes. Kl. c. 4 Fm. kom Folk fra Land ud i Motorbaad og hjalp til ved Udsætningen af Reservebovankeret, men Forsøgene paa ved dettes Hjælp at bringe Skibet flot blev resultatløse, idet Trossen sprængtes gentagne Gange.

Kl. c. 8½ ankom Svitzers Bjergningsdamper „Ægir“, der laa stationeret i Lemvig, til Strandingsstedet, hvor der afsluttedes Bjergningskontrakt paa sædvanlige Betingelser, hvorved det overdroges „Ægir“ at bjerge Skib og Ladning og føre dem til Frederikshavn mod en af nærværende Ret fastsat Bjergeløn. Efter at „Ægir“ havde sat Bagbords Anker ud med 160 Favne Kæde og ført Slæber over i „Poul Podeus“, begyndte den Kl. c. 11 Fm. at slæbe med fuld Kraft, idet der samtidig med fuld Kraft blev hevet ind paa Ankerkæden; kort efter begyndte Bjergelavet fra Harboøre, der var engageret af Citanterne, at kaste over Bord af Ladningen, og Kl. 6 Em., da der var kastet c. 50 Tons, lykkedes det, at slæbe Skibet flot. „Poul Podeus“ gik derefter ledsaget af „Ægir“ ved egen Maskine til Frederikshavn, hvorfra

den efter sket Dykkerundersøgelse og Besigtigelse kunde fortsætte Rejsen, da der kun var sket ubetydelig Skade.

Det er oplyst, at det blæste ret stærkt op med vestlige og sydvestlige Vinde i de følgende Dage.

Ved Stævning af 1. August d. A. har Svitzers Bjergningsentreprise indbragt Sagen her for Retten, hvor de har paastaet det indstævnte Firma P. J. Kall, som Repræsentant for „Poul Podeus“s Rederi, tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Som Omstændigheder, der i Henhold til Sølovens § 225 maa komme i Betragtning ved Bestemmelsen af Bjergelønnen, har Citanterne særlig fremhævet Skibets farefulde Stilling paa en af de mest udsatte Kyststrækninger i Danmark, de i Løbet af næste Dag indtraadte urolige Vejrforhold, der formentlig vilde have umuliggjort Bjergning og gjort Skibet til Vrag, de reddede Værdier, der er ansat til 110,000 Kr. for Skibet og 14,000 Kr. for Ladningen inklusive Fragt, Værdien af det bjergende Materiel (Citanterne har ansat Værdien af „Ægir“ til 160,000 Kr.), det store Antal Bjergere fra Land, der efter Overenskomst med Citanterne skal have 25 % af Netto Bjergelønnen, de betydelige Udgifter der udkræves til Bjergningsentreprisens Drift og særlig til at holde „Ægir“ stationeret i Lemvig, (Citanterne har i Forbindelse hermed anført, at det er den første Bjergning paa Vestkysten, det er lykkedes „Ægir“, efter at den d. 20. September 1906 stationeredes der, at føre lykkelig til Ende), og endelig at som sædvanlig intet skulde betales, om Bjergningen var mislykkedes.

Paa den anden Side har Indstævnte fremhævet, at Bjergningen har været simpel og let og uden Risiko for Bjergerne, at Faren som Følge af de rolige Vejrforhold under Bjergningen ikke var overhængende, og at „Poul Podeus“ ved at kaste over Bord af Ladningen antagelig kunde være kommen flot ved egen Hjælp, inden Vejret slog om.

Efter de foreliggende Oplysninger maa det antages, at „Poul Podeus“, som stod haardt paa yderste Revle og huggede i Grunden, har befundet sig i en meget farlig Stilling og sandsynligvis uden den ydede Hjælp vilde være bleven Vrag. Naar paa den anden Side henses til den ringe Fare for Bjergerne og den forholdsvis mindre betydelige Anstrængelse, der har været forbunden med Bjergningen, skønnes en Bjergeløn af 22,500 Kr. med Renter som paastaet at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger haves som indbefattet i dette Beløb.

Dom i S. S. Nr. 60/1907, afsagt d. 26. Oktober 1907. Matros Bernhard Andreas Pedersen mod Firmaet Hecksher & Søn.

Citanten, Matros Pedersen, der d. 7. April d. A. forhyredes med det de Indstævnte Firmaet, Hecksher & Søn tilhørende Dampskib „Secalia“ som Matros paa ubestemt Tid, og som d. 30. s. M. forlod Skibet i Methil, har under nærværende Sag paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale ham tilgodehavende Resthyre for Tiden indtil d. 30. April 24 Kr. 00 Ø., Overarbejdspenge 7 — 80 —, Hjemrejsepenge fra Methil til Kjøbenhavn 10 — 00 —, samt Erstatning for Hyretab efter Rettens Skøn, alt med Renter samt Sagens Omkostninger.

Der er intet oplyst om, at Forholdet mellem Citanten, der som Lampemand for en Ekstrabetaling passede Lamperne om Bord, og hans Foresatte skulde have været mindre godt, før Skibet kom til Methil. I Methil var Citanten Vagtsmand baade Natten mellem d. 26 og 27. April og den følgende Nat. Den førstnævnte Nat opstod der et mindre Ordskifte mellem 1ste Styrmand og Citanten i Anledning af, at denne havde forladt Dækket — efter hans Opgivende kun i c. 5 Minuter for at drikke en Kop The — og den næste Nat opstod der igen Strid, idet Styrmanden bebrejdede Citanten, der, efter hvad der

maa antages, var noget paavirket af Spiritus, som han om Eftermiddagen havde nydt, at han ikke inden Vagtens Begyndelse havde sørget for at hælde Olje paa Lamperne i Kamrene. Der er nogen Uenighed om, hvad der ved denne Lejlighed blev sagt. Det er givet, at der opstod en Disput om, hvorvidt Matrosen havde Lov til at udføre det nævnte Arbejde under sin Vagt, og at Disputen endte med, at han gik ned for at gøre det, men medens Citanten har forklaret, at Styrmanden under Samtalen gav ham Ordre til at gaa ned og hælde Olje paa Lamperne — nogle andre af Skibets Besætning har som Vidner forklaret, at ogsaa de opfattede Styrmandens Ord paa denne Maade — har Styrmanden selv forklaret, at han kun rettede en Bebrejdelse til ham, fordi han ikke havde gjort det tidligere, men at han samtidig udtrykkelig forbød ham at forlade Dækket nu, medens han havde Vagt.

Medens Citanten opholdt sig i 1ste Styrmands Kammer for at hælde Olje paa hans Lampe, kom Styrmanden derind; han lod uden nogen Indvending Matrosen udføre Arbejdet, men efter at Citanten var gaaet ind i 2den Styrmands Kammer for at gøre det samme, gik 1ste Styrmand derind for at faa ham op paa Dækket. Hvad der nu passerede er heller ikke ganske oplyst. Citanten har afgivet den Forklaring, at Styrmanden uden at sige noget slog ham nogle stærke Slag ind i Ansigtet; Styrmanden har forklaret, at han begyndte med at forlange, at Citanten skulde gaa op, at Citanten nægtede dette, og at Citanten, da Styrmanden nu greb ham i Armen for at føre ham op, slog ud efter Styrmanden, der saa blev hidsig og med knyttet Haand gav Citanten nogle stærke Slag i Ansigtet.

Da Citanten saaledes blev slaet, bøjede han Hovedet forover og løb ind paa Styrmanden, hvem han paa denne Maade trængte op mod Kammerets Skot. Styrmanden — som, efter hvad der maa antages, ikke isvrigt led Overlast — raabte nu om Hjælp, og en Del af Skibets Officerer, der sad i den i Nærheden liggende Messe, kom til og hjalp 1ste Styrmand med at føre Matrosen, der var i højeste Grad ophidset, ud paa Dækket.

Næste Dag bad Citanten Skibets Fører om Tilladelse til at gaa til Konsulen for at forebringe ham sin Sag; han fik Tilladelsen og tog Dagen efter, d. 29., til Leith, hvor den danske Konsul imidlertid henviste ham til Vicekonsulatet i Methil, hvor Skibet laa, og hvor derfor en Afhøring om Sagens nærmere Omstændigheder bedre kunde finde Sted. Næste Dag gik Citanten saa op paa Vicekonsulatet i Methil, hvor Kaptajnen og Styrmanden var til Stede. Vicekonsulen talte kun engelsk, og da Citanten ikke mente at kunne udtrykke sig tilstrækkelig tydeligt i dette Sprog og ikke vilde anerkende Kaptajnen som Tolk, idet han antog ham for forud indtaget mod ham — efter hans Forklaring havde Kaptajnen let af ham, da han første Gang saa ham efter Overfaldet — afgav han ikke nogen Forklaring.

Vicekonsulen raadede ham til at gaa om Bord og lovede ham Kaptajnens Beskyttelse, og da Citanten, der ønskede at afmønstres, bl. a. paaberaabte sig, at han var altfor ødelagt til at kunne arbejde — efter hvad der er oplyst, var hans Øjenomgivelser i høj Grad misfarvet og saa stærkt opsvulmet, at han næsten ikke kunde se — foreslog Vicekonsulen ham at følge ham til en Læge og faa dennes Erklæring herom. Man gik til en Læge, og da denne ikke var hjemme, paalagdes det Citanten at komme igen senere paa Dagen. Citanten, der imidlertid udeblev baade fra Konsulen og fra Skibet, fik mod Betaling af 10 Kr. Tilladelse til at sejle hjem til Danmark med en fremmed Skonnert og henvendte sig efter Ankomsten hertil Byen til en Sagfører for at søge sin formentlige Ret, som han navnlig støtter paa Søløvens §§ 86 og 90.

Der foreligger nu intet om, at Citantens Tilstand har nødvendiggjort en Pleje, som han ikke har faaet

eller kunnet faa om Bord, og der kan paa det foreliggende ikke gaas ud fra, at han ikke hos Føreren eller Konsulen vilde have kunnet faa fornøden Beskyttelse, hvis han havde villet forklare sig; Retten kan end ikke gaa ud fra, at Vicekonsulen, hvis Citanten stærkt havde urgeret derpaa eller ikke var udebleven, da Vicekonsulen senere paa Dagen ventede ham, ikke vilde have imødekommet hans Fordring om en anden Tolk end Kaptajnen. Herefter kan Citantens navnlig paa Søløvens § 86 støttede Fordringer om, at Rederiet skulde betale ham Hyre udover den Tid, i hvilken han har gjort Tjeneste, Hjemrejsepenge eller lignende, ikke tages til Følge, men paa den anden Side kan den Overlast, han har været udsat for fra Styrmandens Side — hvilken af de afgivne Forklaringer, man end lægger til Grund — ikke, anses som hjemlet i hans Adfærd, og Retten tør heller ikke forkaeste hans Forklaring om, at han har haft en Følelse af, at han ikke vilde være sikker mod en lignende Overlast, hvis han gik om Bord igen.

Herefter vil han ikke kunne straffes for Rømning, lige saa lidt som Bestemmelsen i Søløvens § 106 om, at den, der rømmer, forbyrder sin tilgodehavende Hyre til Rederiet, vil kunne finde Anvendelse her.

De Indstævnte vil saaledes have at betale Citanten hans tilgodehavende Hyre og Overarbejdspenge med ialt Kr. 31,80 med Renter som paastaat, medens de isvrigt vil være at frifinde.

Sagens Omkostninger hæves.

Dom i S. S. Nr. ^{99/1907}, afsagt d. 9. Novbr. 1907. De Tiltalte H. L. N., G. E. N. og A. V. E., der fra 25. September d. A. var udmønstret med S/S. „C. F. Tietgen“ som Fyrbødere paa ubestemt Tid, rømte efter Aftale sammen i New York d. 15. Oktober d. A., fordi de havde faaet Tilbud om bedre lønnet Arbejde i Land.

Dømt efter Søløvens § 298 hver især til simpelt Fængsel i 3 Uger samt til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. ^{100/1907}, afsagt d. 9. Novbr. 1907. Tiltalte E. A., der fra 9. Juli d. A. var bleven udmønstret med S/S. „Tyr“ som Fyrbøder paa ubestemt Tid, undlod efter Landlov d. 30. s. M. forsætlig at møde ved Skibets Afgang herfra Kjøbenhavn, skønt Tiden for Afsejlingen var ham bekendt.

Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Fragtmarkedet.

Hovedbegivenheden for dansk Skibsfart i den forløbne Uge var Lukningen af St. Petersburg, hvor den pludselige Kulde hurtigt gjorde det af med Navigationen. Der var usædvanlig mange Dampere i St. Petersburg, deriblandt ikke faa danske, og de slap alle heldigt derfra, de fleste endog med fuld Last, men nogle enkelte maatte dog søge Komplettering. De sidste Dampere gik fra St. Petersburg d. 22. ds., men medens disse Linier skrives laster endnu en halv Snes Dampere i Kronstadt. Denne Havn vil dog næppe holde sig aaben mange Dage endnu. Dels som Følge af Indrykningen af de fra Petersburg flygtede og derpaa fragtsøgende Dampere og det større Udbud af Tonnage i det hele taget og dels paa Grund af færre Laster fra de sikre Havne, ligger Østersømarkedet særdeles svagt i Øjeblikket, men heldigvis er der et ganske godt Begær efter Tonnage for Kul til ingelunde daarlige Rater, og mange Dampere beskæftiges derfor udelukkende ved Ballast Kulsejlad. Maaske kan dette hjælpe lidt paa Østersøfragterne. I andre Retninger

er der intet bemærkelsesværdigt indtruffet, og med Undtagelse af Nordamerika, som fragtede pr. December til fuldtud hævdede Fragter, er der gennemgaaende nærmest lidt Flovhed at konstatere i de hjemgaaende Markeder. Hvad Kulfragterne angaar, da er disse en Kende bedre til Sydamerika, og lidt svagere til Middelhavet pr. prompt, men i andre Retninger er de ikke undergaaet videre Forandringer.

Det østlige Marked er igen lavere, og Ladning er knap. Raten fra Kalcutta er nu kun 17/6 for Jute pr. December, og Bombay er nominel paa Basis af 13/ til udsøgt Havn. Der har været fragtet lidt for Ris til omkring 20/ à 22/ fra Birma til udsøgt Havn pr. Januar/Februar. Fra Saigon betales 23/9 O. C. pr. Marta.

Sortehavet viser ikke alene ingen Bedring, men Raterne er atter lavere. Fra Odessa eller Kerson er sidst sluttet til 6/ udsøgt Havn, medens Sulina fik Baade til 6/3 à 6/4½ L. H. A. R., og 7/9 à 8/ betales til Danmark eller Norge. Pludselig Frost i Azov har hurtigt lukket dette Farvand, og Sortehavsfragterne trykkes yderligere af de Dampere, som maatte flygte med Dellast.

Middelhavet tog igen ikke saa faa Dampere, men Raterne er meget slette. Aleksandria sluttede pr. December først til 6/ for Bomuldsfrø til Hull, men senere gik Raten ned til 5/9, og der sluttedes adskillige Dampere paa 5,000 til 6,000 Tons. For Fosfat fra Sfax betales 7/ à 7/3 Bordeaux, 7/7½ London, og for Esparto fra Oran og/eller Arzew til Granton og Tyne Dock 13/6. Ertsraterne er paa det nærmeste uforandrede. Fra Bilbao betales sidst 4/3 Cardiff, 4/4½ Newport, 4/6 à 4/9 Middlesbro, 4/10½ Glasgow.

Nordamerika fragtede livligt til hævdede Rater, og Markedet ligger fast. For Korn til Baltimore betales 2/1½ à 2/2¼ til udsøgt Havn, 2/7½ C. f. O., og for Bomuld gentoges 26/3 fra Wilmington, medens Savannah betalte indtil 33/. Fra Golfen sluttedes nogle Baade til 11/ à 11/3 U. K. eller Kontinentet paa Netto Charter, og til Danmark betales 13/ à 13/3 Basis én Lossehavn. Fra Guldport til Buenos Aires betales 107/6 for Tømmer pr. Januar.

La Plata Markedet ligger svagere, og for Maksimum 4,500 Tons Dampere fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betales sidst 16/3 à 16/6 imod 9 d. mere en Uge i Forvejen. Ogsaa Bahia Blanca er lavere paa Basis af 16/3 pr. Februar.

Østersømarkedet er stille nu, og Raterne gennemgaaende særdeles lave. Fra Riga, Libau eller Windau betales nu kun omkring 22/6 D/B. til London, Hull eller West Hartlepool, Hfl. 11 à 12 til Holland, Frcs. 27 Antwerpen, og for Props til Calais fra Windau sluttedes nogle Dampere til Frcs. 30 pr. Fav. For Hør fra Riga er Raten Frcs. 18 à 19 til Dunkerque, og 17½ à 18 til Ghent, men Ladning er knap. Ogsaa Kornlaster er overordentlig knappe, grundet paa de vedvarende smaa Tilførsler, og fra Libau noteres kun 10½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ à 1/1½ Englands Vestkyst. For Sleepers fra Memel noteres 6/9 à 7/3 til Østkysten, 8/ Swansea, 9/ Birkenhead. Mindre Dampere kan placeres for Sukker fra Rostock til London til 5/9 og fra Neufahrwasser til Greenock til 6/6 à 7/.

Kulfragterne er, som omtalt, ikke undergaaet væsentlige Forandringer, og der har været fragtet livligt baade fra Øst- og Vestkysten. Blandt Befragtningerne fra Østkysten nævner vi 4/6 à 4/9 Swinemünde, 4/7½ à 4/9 Burntialand/Neufahrwasser (1,700), 5/ Flenaborg (1,800), 6/ Kiel (1,400), 6/ Wear/Malmø (1,200), 6/6 Forth/Nakskov (1,000), 5/ Bordeaux eller St. Nazaire, 7/6 à 7/9 Vestitalien, 7/10½ Aleksandria, 8/6 à 9/6 Venedig. Fra Cardiff sluttedes der bl. a. til 4/4½ à 4/6 Calais eller Havre, 5/3 à 5/6 Lissabon, Frcs. 7½ à 8¼ Marseille, 7½ à 8 Algier, 9½ à 10 Tunis, 7/3 à 7/6 Genua, 5/7½ à 6/4½ Malta, 7/9 Port Said, 11/ Bombay, 13/4½ Hongkong, 6/6 Madeira, 7/3 St. Vincent, 7/3 à

7/6 Dakar, 9/6 à 10/6 River Plate, 11/ à 11/3 Rio Janeiro.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet i den forløbne Uge været mat dog uden nogen egentlig Mangel paa Ladninger for den fremkomne Tonnage, men Befragterne forsøger at trykke Raterne, medens Rederne fastholder Minimalraterne og derover, særlig hvor der skal forsejles. Vestsverig er med Undtagelse af enkelte Ladninger samt nogle Propplaster, som ikke lønner sig, mat, medens Østnorge, prøjsiske Havne og Danmark har været noget bedre, men Udsigterne for den nærmeste Fremtid er saaledes, at der er Sandsynlighed for yderligere Oplægning af Sejlere. Returfragter Vest fra har været knappere til danske Havne, specielt for Kullaster fra Leithfjord, medens Kontinentet og Kanalhavne har haft mere Brug for Tonnage, hvad der maa anses for heldigt, idet Skibene derved fordeles i de forskellige Retninger. Kultørnen er endnu lang paa Humberen, samt i Kings Lynn, Boston og enkelte Leithfjordshavne.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

75 Stdr. D/B. Uddevalla/Peterhead 35, 100 Stdr. D/B., Boards Liban/Geestemünde 27 Mark. 152 R.-T. Is Skienfjord/Calais 10 Frcs., Option Brixham 8/6, 210 Tons Havre Stralsund/Frederiksstad 8½ Mark, 190 Tons Havre Stralsund/Kristiania 8½ Mark, 210 Tons Havre Rügenwalde/Vestsverig 7 Mark, 235 Tons Havre Stolpmünde/Newport Man 12/, 310 Tons Byg Bandholm/Kristiania 5 Kr., 275 Tons Oljekager Havre/Danmark 12 Frcs., 280 Tons Oljekager Nantes/Sydsverig 15 Frcs., 280 Tons Clay Charlestown/Nantes 9½ Frcs., 300 Tons Kul Boston/Kjerteminde £. 9.10, 400 Tons Bricks Savona/Norrköping og Stockholm 24½ Frcs.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er i den forløbne Uge ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring. Fra Rügenwalde er sluttet for Havre til 6 Mark, fra Greifswald 6½ à 6¾ Mark, og fra Rostock blev gennemført 5 Mark for Rug i Forbindelse med Kalksten fra Limhamn 25 Mark, et enkelt Skib skal dog have opnaaet 5½ Mark. Til Kristiania og Moss søges endnu Skibe for Havre, til 7½ à 8 Mark fra Stralsund, men ellers udbydes intet fra denne Plads. I Hamburg er Markedet ogsaa til Dels uforandret, der blev bl. a. sluttet til Rügenwalde for Majs 9 Mark pr. Ton.

ab Kjøbenhavn er det vedblivende meget flovt, og kun smaa Rater opnaas, saaledes sluttedes Mel til Kolding 35 Øre pr. Sæk, Høfrøskager til Randers 15 Øre og Klid til Stettin 8 Mark, Udsigter til nogen væsentlig Bedring er der desværre ikke.

ab danske Provinshavne sluttes nogle Skibe for Byg til Kjøbenhavn og Tuborg 13 Øre, ligesom der pr. December noteres nogle Ladninger Hvede til danske og svenske Havne.

Ugens Havarier.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddølse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i September Maaned 1907. Der er anmeldt ialt 614 Havarier, deraf 482 Dampskibe og 132 Sejlskibe, mod 599 i samme Maaned 1906. Aarsagerne har været: Stranding 203, Sammenstød 215, Anløbning af Nødhavn 33, Maskinskade 48, beskadiget af Ild 29, af haardt Vejr 48, forskellige Aarsager 35, kængret 1, sunket 2. Ialt 46 Skibe er anmeldt som totalt forlist, deraf 14 Dampskibe og 32 Sejlskibe, mod 66 i samme Maaned 1906. Aarsagerne har været: Stranding 25, Sammenstød 8, beskadiget af Ild 3, forsvundet 3, kængret 1, sunket 4, Kondemnation 2.

Nakskov, 26. ds. (Ritz. Bur.) Skonnerten »Victoria« af Brantevik, der strandede ved Sonderstrand, or nu slaet i Stykker af Bolgerne og opgivet af Svitzer.

Kastrup, 27. Novbr. (Ritz. Bur.) I Nat ved 1-Tiden er den norske Damper »Evn« af Farsund strandet paa Nordre Røse. Svitzers assisterer. »Eva« er lastet med Træ.

Ernst David, Skonnert af Riga, har paa Rejsen fra Newcastle til Konigsberg med en Ladning Kul været i Kollision med 3/4m. Skonnert »Husavik« af Rudkjøbing og maatte sættes paa Land paa Skagens Nordside. Svitzer bragte Skibet flot og ind til Frederikshavn for Reparation. »Husavik« blev af nogle Motorbåde fra Skagen indslæbt til Frederikshavn med svar oven Bords Skade og maatte reparere. »Husavik« var paa Rejsen fra Rønne til West Hartlepool med en Ladning Kartoffler.

Germania, engl. Dpsk., kom paa Rejsen fra Nykjøbing i Ballast til Tynen paa Grund paa Agersø. Flot uden Assistance og fortsat Rejsen.

Æro, 3m. Skonnert af Marstal, der, som meddelt, grundstødte ved Masnedo, er bragt flot af Damperen »Stubbekjøbing« og ind til Stubbekjøbing.

Helene, Galease af Hamburg, har været paa Grund paa Syltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Gedser. Ubeskadiget og fortsat Rejsen til Rügenwaldemünde.

Lenfstad, Skonnertbrig af Landskrona, har været paa Grund paa Bolsaxen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen til Kolding.

Viktoria, 3m. Skonnert, kom den 23. ds. paa Grund ved Magleskov Sønderstrand. Skibet, der er lastet med Koks, har Assistance af Svitzers.

I Følge »Berl. Tid.« er det Dampskibsselskabet Norden tilhørende Dampskib »Norden« paa Rejse fra Amerika til Danzig strandet paa Adlergrunden. En Del af Mandskabet har forladt Skibet. En Svitzer-Damper er afgaaet til Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Kong Georg«, bygget af Howaldtswerke, Kiel, for Regning Alfred Christensens Rederier, Kjøbenhavn, foretog d. 19. Novbr. Prøvetur paa Kieler Fjord, som fuldt særdeles tilfredsstillende ud. Skibet er bygget helt af Staal til Veritas højeste Klasse. Lastevnen er c. 2,700 Tons.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STAMP, FABR. CANADA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 26. November.)
Adolph Anderson, Schibert, ank. til Riga 20. ds. fra Antwerpen. — Alexandra, Kyllsbech, afg. fra Kristiania 22. ds. til Boston. — Algarve, Borries, afg. fra Swansea 21. ds. til Nizza. — Anglo Dane, Wieneke, afg. fra Riga 23. ds. til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, p. Dartmouth 23. ds. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. fra Havre 20. ds. til Tunis. — Arkansas, Jacobsen, afg. fra Philadelphia 15. ds. hertil. — Arno, Strubberg, puss. Hanstholm 24. ds. til Rotterdam. — Axelhus, Søborg, ank. hertil 25. ds. fra Konigsberg. — Baron Stjerublad, Kofoed, dokker i Helsingør. — Beira, Lunge, ank. til Marseille 22. ds. fra Nizza. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. til Rouen 19. ds. fra Riga. — Chr. IX, Holm, afg. herfra 24. ds. til Konigsberg. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. til New York 20. ds. fra Kristianssand. — Dagmar, Bøgvad, puss. Gibraltar 24. ds. til Genua. — Douro, Mortensen, ank. til Lissabon 25. ds. fra Cadiz. — Esbjerg, Strufve, ank. til Norrkjøping 25. ds. herfra. — Florida, Andersen, afg. herfra 25. ds. til Baltimore. — Frederik, Thomsen, ank. til London 24. ds. herfra. — Garonne, Kromann, afg. fra Wilberg 24. ds. til Koivusaari. — Georgios I, Sørensen, ank. til Libau 24. ds. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 19. ds. fra Kristiania. — Heugest, Harder, ank. til Valencia 24. ds. fra Marseille. — Hjelm, Sørensen, ank. til Göteborg 25. ds. herfra. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Riga 21. ds. herfra. — Jolantha, Simonsen, puss. Brunsbüttel 26. ds. for Hull. — Kasan, Hansen, ank. hertil 25. ds. fra Libau. — Kentucky, afg. fra Baltimore 22. ds. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 24. ds. til Riga. — Kursk, Gemmesen, ank. til Rouen 22. ds. fra Riga. — Leopold II, Rasmussen, afg. fra Hull 24. ds. til Windau. — Louise, Kruse, dokker her. — Louisiana, Ørsted, puss. Dartmouth 13. ds. for Boston. — L. P. Holmblad, Swane, afg. fra Boston 13. ds. til Kristiania. — Morso, Oest-Jacobsen, ank. til Harnäs 23. ds. fra Gefle. — Moskwa, Mel-dahl, ank. til Antwerpen 22. ds. fra Riga. — Nicolai II, ank. til Boston 24. ds. fra Kristiania. — Nishnij Nowgorod, Sonne, ank. til Reval 22. ds. fra St. Petersburg. — Nordjylland, Kragh, afg. fra La Rochelle 24. ds. hertil. — O. B. Suhr, Fris-nette, ank. til Antwerpen 20. ds. herfra. — Omsk, Jønsen, afg. fra Libau 24. ds. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. fra Kristianssand 16. ds. til New York. — Perm, Christensen, afg. fra New-castle 23. ds. hertil. — Pregel, Petersborg, puss. Brunsbüttel 26. ds. til Antwerpen. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 25. ds. fra Riga. — Texas, Lissner, ank. til Kristiania 25. ds. herfra. — Thyra, Mikkelsen, afg. fra Livorno 25. ds. til Neapel. — Tiber, Beck, puss. Gibraltar 24. ds. hertil. — Tyr, Thøning, ank. hertil 24. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. fra New York 21. ds. til Kristianssand. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Bergen 21. ds. til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, puss. Holtenau 26. ds. hertil. — Viking, Meyer, ank. til Aarhus 26. ds. fra Antwerpen. — Ceres, Gad, ank. til Leith 25. ds. herfra. — Tjaldur, Rothe, ank. til Leith 24. ds. fra Vaag. — Vesta, Gottfredsen, ank. til Leith 25. ds. fra Roykjuvik.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 23. ds. til Las Palmas. — Michail Ontehoukoff, Harboe, ank. Cete 23. ds. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newport 1. ds. til Buenos Aires. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Pozzoli 19. ds. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Amsterdam 20. ds. — Excellence Pleske, Brandt, afg. St. Petersburg 19. ds. til London. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Stettin 19. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 18. ds. til Girgusti. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Kjøbenhavn 25. ds. — Johan, Siem, Nielsen, ank. Blyth 23. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 23. ds. til Tyne.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Konigsberg 14. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Riga 24. ds. — Hamlet, Reese, afg. Kiel 23. ds. — Helge, Olsen, afg. Bremen 22. ds. — Niels B. Finsen, Mathiesen, ank. Brake 22. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, passeret Helsingør 21. ds. til Liverpool. — Nancy, Nielsen, afg. Koivusaari 22. ds. til Antwerpen. — Nautik, Nielsen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 23. ds. til Ostende. — Nordsoen, Gram, ank. Ostende 20. ds. — Nexos, Basse, ank. Methil 25. ds. — Fylla, Christensen, afg. Grimsby 19. ds. til Sevilla. — Gerda, Iversen, ank. Stockholm 21. ds. — Ilbe, Pedersen, ank. Bremerhaven 23. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Leith 25. ds. — Napoli, Brinch, ank. Trångsund 18. ds. — Bodil, Larsen, ank. Ostende 19. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. Rouen 22. ds. — Norma, Nielsen, ank. Alfoa 23. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Antwerpen 22. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Howdon Dock 25. ds. til Swinemünde. — London, Bom, ank. Dunston 22. ds. — Paris, Tholander, ligger i Kjøbenhavn. — Bryssel, Boeck-Hansen, afg. St. Petersburg 22. ds. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Lübeck 26. ds. til Kjøbenhavn. — Wien, Brink, ligger i Blyth. — Roma, v. Thuu, afg. St. Petersburg 22. ds. til Rotterdam.

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. Repola 17. ds. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Honfleur 25. ds. — England, Andersen, afg. Boness 23. ds. — Holland, Poulsen, ank. Vejle 25. ds. — Rusland, Madsen, ank. Hull 23. ds.

Urania. Polarstjernen, Brauth, ank. Rotterdam 22. ds. — Eklitika, Hemmingsen, afg. Grangemouth 23. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Ghent 18. ds. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 26. ds. — Svend, Schmidt, ank. Aarhus 22. ds.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Memel 22. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Trångsund 24. ds. — Enigheden, Jensen, ank. Trångsund 24. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Gabe, afg. Newcastle 25. ds. — Siam, Cortsen, afg. Suez 15. ds. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Algiers 24. ds. — Indien, Berg, afg. Peung 25. ds. — Cathay, Jensen, ank. Kjøbenhavn 7. ds. — St. Lucia, de Fine Licht, ank. Bangkok 18. ds. — Tranquobar, Thomsen,

auk. Havre 24. ds. — Sibirien, Madsen, ank. Jonboango (paa Filippinerne) 24. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, auk. Kjøbenhavn 26. ds. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 22. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 23. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. Riga 20. ds. til Ghent. — Helene, Sørensen, ank. London 22. ds. — Agnete, Peterseu, ank. Wismar 24. ds. — Hermia, Hansen, afg. Seaham 24. ds. til Aarhus. — Alice, Schultz, afg. Wismar 23. ds. til Methil. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Lübeck 26. ds. til Methil. — Bornholm, Abrahamsen, ank. Kiel 26. ds. — Nauta, Madsen, afg. Kiel 22. ds. til Newcastle.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, auk. Grimshby 22. ds. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Frederikshavn 23. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. St. Petersburg 20. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Blyth 24. ds. — Hans Tavson, Klaborg, ank. Kotka 25. ds. — G. Koch, Jørgensen, afg. Antwerpen 24. ds. — Ajax, Brønsen, ank. Odense 26. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, auk. Garston 25. ds. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Odense 26. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Swansea 23. ds. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Frederikshavn 23. ds. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 23. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. Burntisland 24. ds. — Tyskland, Danstrup, auk. Windau 25. ds. — Frankrig, Friis, ank. Libau 16. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Blyth 24. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Kompagni. Annette Furness, Larsen, ank. Stettin 20. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Karrebæksminde 23. ds.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Kong Georg, Petersen, afg. Holtenau 25. ds.

Frem. Ansta, Bagger, ank. Blyth 26. ds. — Vera, Thing, ank. Libau 22. ds. — Freja, Nielsen, ank. Bandholm 23. ds. — Hørtha, Rasmussen, afg. Nakskov 24. ds. til Kjøbenhavn.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, afg. Stettin 21. ds. til Riga. — Tor, Hårstedt, ank. Nakskov 24. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hauch, ank. Huelva 19. ds. — Honrik Bjelke, Hansen, ank. Antwerpen 20. ds. — Ove Gjedde, Jans, ank. Blyth 25. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. Newport 21. ds. — Sigurd, Petersen, afg. St. Petersburg 20. ds. — L. H. Carl, Petersen, ank. Ronen 25. ds. — Erik II, Malneke, ank. Frederikshavn 24. ds. — Volmer, Jørgensen, afg. Riga 22. ds. — Dan, Petersen, ank. Snndsvall 24. ds. — Uffe, Lorenzen, afg. St. Petersburg 20. ds. — Knud II, Meyer, afg. Cardiff 19. ds. — Danmark, Kraemer, ank. Honfleur 15. ds. — Ragnar, Holst, ank. Calais 26. ds. — Skjold, Stabell, afg. Hernosand 22. ds. — Halfdan, Hansen, ank. Honfleur 22. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 26. ds. — Svend II, Jensen, ank. Koivusaari 22. ds. — Harald, Schmidt, ank. Algier 24. ds. — Magnus, Hvoysel, ank. Bordeaux 25. ds. — Ivar, Juul-Larsen, afg. Stettin 26. ds.

Viking. Bjeru, Dauholt, ank. Lovisa 22. ds. — Vagn, Mahneke, ank. Aberdeen 21. ds. — Ulf, Drescher, ank. Calais 18. ds. — Leif, Huus, ank. Nykjøbing 21. ds.

Heimdæl. Anine, Leth, ank. Oran 25. ds. — Holga, Vaaben-Hansen, afg. Swansea 22. ds. — Martha, Christensen, ank. Seaham 22. ds. — Elna, Rathje, afg. Phillippeville 24. ds. — Therese, Larsen, afg. Seaham 20. ds. — Simone, Olsen, ank. Rouen 23. ds. — Jeanne, Løffer, afg. Port Talbot 20. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Härnösand 25. ds. — Vera, Risø, ank. Härnösand 24. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hanson, ank. Rotterdam 24. ds. — Russia, Poulsen, ank. Ostoude 24. ds. — Carl Hecksher, Starck, afg. Windau 24. ds. til Duunkerque. — Normannia, Eriksen, ank. Reval 24. ds. — Livonia, Skov, afg. Swinemünde 25. ds. til Windau.

Østerseen. Gratia, Sørensen, ank. Seaham Harbour 25. ds.

Union. Frisia, Nielsen, er ankommen til Riga. — Gallia, Nielsen, ank. Methil 23. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. Reval 24. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, auk. Norrkjøbing 21. ds. — Caribonia, Mathiasen, ank. Rotterdam 22. ds. — Estonia, Winekler, ank. Duunkerque 25. ds.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Methil 26. ds. — Solandia, Troonsegard, afg. Methil 23. ds. til Bandholm. — Boscia, Skovgaard, ank. Memel 19. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. Broom 24. ds. — Clara, Magleby, ank. Methil 25. ds. — Kai, Kirtzhals, ank. Korsør 24. ds. — Erik, Jakobsen, ank. hertil 25. ds. — Axel, Christensen, ank. Libau 25. ds. — Hugo, Steen, ank. Bona 22. ds. — Absalon, Grau, ank. Palma 26. ds. — Asger Ryg, Thorcklin, ank. Neustadt 24. ds. — Chr. Gylstorff, Poulsen, ank. Barcelona 18. ds. — Ulrik Holm, Bønnelycke, ank. Ronen 17. ds. —

Wilh. Colding, Bjaruarnson, afg. Kristinestad 6. ds. til Kartagena. — Bogatyr, Nielsen, ank. Methil 22. ds. — Farmatyr, Nielsen, afg. Koivusaari 12. ds. til Ghent. — Voratyr, Villadsen, ank. Methil 26. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. Aalborg 24. ds. — Jens Bang, Knsk-Jensen, ank. Riga 17. ds. — Margrethe, Lund, afg. Methil 24. ds. til Aalborg. — Henning, Clommensou, ank. Struer 23. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætina, Andersen, afg. Stade 23. ds. til Frederikshavn. — Ella, Storm, afg. Esbjerg 22. ds. til Harburg. — Thora, Thomsen, ank. Falmouth 23. ds. til Fleetwood.

Fane. Sønderho, Killena, Hansen, ankom til Leith 18. ds.

Rønne. Johannes, Jensen, er ankommet til Cardiff. — Kastor, Klausen, ankom til Flensburg 12 ds. — Freja, Bech, ankom til Gemøken Udfest 18. ds. — Amalie, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 12. ds. — Argus, Holm, er ankommen til Kbhvn. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Karrebæksminde 17. ds. — Hans Peter, West, ankom til Korsør 18. ds. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavn 18. ds. — Hermod, Grønvold, ankom til Karrebæksminde 18. ds. — Marie, Larsen, ankom til Cadiz 18. ds.

Svendborg. Ignatz Breum, Lund, ankom til Kotka 18. ds. — Fylla, Rasmussen, ankom til Drøbak 18. ds. — Erhardt, Larsen, ankom til Norrkjøping 18. ds. — Valkyrien, Hansen, ankom til Fowey 18. ds. — Pampa, Jensen, ankom til Stettin 20. ds. — Kirstine, Sørensen, ankom til Kjøbenhavn 20. ds. — Valborg, Rasmussen, ankom til Swansea 20. ds. — Niels, Nielsen, ankom til Kristiania 19. ds. — Iris, Hansen, ankom til Anholt 19. ds. — Lauritz, Dam, ankom til Kjøbenhavns Red 19 ds. — Ludvig, Jørgensen, ankom til Skieu 19. ds. — Urda, Pilegaard, ankom til Bridgenes 20. ds. — Ludvig, Jensen, ankom til Rotterdam 20 ds. — Minerva, Fuglsang, ankom til Bogense 21. ds. — Laura, Petersen, ankom til Kings Lynn 20. ds. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Newcastle of Tyne 21. ds. — Gefion, Rasmussen, ankom til Fowey 22. ds. — Capella, Hansen, pass. Helsingør 21. ds. — Fanny, Hansen, ankom til Sunderland 23. ds. — Ariel, Ravnemose, ankom til Sables d'Orloue 23. ds. — Zeutha, Jensen, ankom til Fowey 18. ds. — Dana, Jørgensen, ankom til London 23. ds. — Anna, Madsen, ankom til Klitebjerg 23. ds. — Galathea, Jensen, ankom til London 23. ds. — Noah, Jørgensen, ankom til Southampton 24. ds.

Æra. Vigilant, Jacobsen, ank. Bagenkop 19. ds. — Kirstine, Rasmussen, nnk. Libau 19. ds. — Arietis, Andersen, ank. Stolpemünde 19. ds. — Hans, Kuudsen, ank. Leith 19. ds. — Hermod, Dreimann, ank. Rügenvaldemünde 19. ds. — Immanuel, Bager, ank. Swinemünde 19. ds. — Yrsa, Albertsen, ank. Trangier 19. ds. — Freya, Petersen, ank. Haderslev 19. ds. — Rota, Hansen, ank. Rofisque 15. ds. — H. C. Grube, Svane, ank. Highbridge 19. ds. — Hertha, Krull, ank. Aiguillontmer 18. ds. — Bonavista, Christensen, auk. Figueira, Portugal, 16. ds. — Zophyr, Thjellesen, passerede Cuxhaven 18. ds. paa Rejse fra Hamborg til Laguna d. T. — Spørven, Christensen, ank. Kjøbenhavn 18. ds. — Amalia, Andersen, ank. Groifswalde 19. ds. — Skjold, Nielsen, ank. Leith 20. ds. — Alta, Albertsen, ank. Ekersund 20. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Pillau 19. ds. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Neath 19. ds. — Arken, Christensen, ank. Cardiff 19. ds. — Agnes, Christensen, ank. Memel 19. ds. — Karen, Boye, ank. South Alloa 19 ds. — Claudia, Aaberg, ank. Sau Sebastian Red 20. ds. — Karen, Clausen, ank. Kiel 20. ds. — Amor, Rasmussen, ank. Langesund 20. ds. — Hildur, Andersen, ank. Methil 20. ds. — Astræa, Rasmussen, ank. Rotterdam 21. ds. — Elise Marie, Olsen, ank. Falkenberg 21. ds. — Bertha, Carlsen, ank. Kjøbenhavn 21. ds. — Anne, Petersen, ank. Kjøbenhavn 21. ds. — Agent Petersen passerede Prawle Point 19. ds. for vestg. — Lauritz, Folmer, ank. Pillau 22. ds. — Dana, Pedersen, ank. Nyborg 22. ds. — Adele, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 21. ds. til Fakse. — Spørven, Petersen, afg. Kjøbenhavn 21. ds. til Helsingborg. — Martha, Friis, ank. Sunderland 20. ds. — Freya, Petersen, ank. Hadsund. 21. ds. — Fuglen, Petersen, ank. Mostyn 21. ds. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Falmouth 22. ds. — Industri, Raahauge, ank. Setubal 22. ds. — Ami, Christensen, ank. Odense 22. ds. — Rise, Bager, ank. Cadiz 15. ds. — Thea, Friis, ank. Sunderland 22. ds. — Alma Marie, Hansen, ank. Arendal 22. ds. — Fredon, Andersen, ank. Ramsgate 22. ds. — Villi, Andersen, ank. Blyth 22. ds. — Castor, Albertsen, ank. Frederikshavn 23. ds. — Kiana, Christensen, afg. Warnemünde 23. ds. til Kouigsberg. — Hermod, Dreimann, ank. Kjøbenhavn 25. ds. — Hecla, Hermansen, ank. Teigmouth 23. ds. — Ino, Weber, ank. Pillau 24. ds. — Elise, Petersen, ank. Åhus 24. ds. — Forening, Hansen, ank. Aalborg 24. ds. — Svanen, Møllmann, ank. Kristiania 25. ds. — Anne, Schmidt, ank. Pillau 25. ds. — Veritas, Staugaard, afg. St. Yves 18. ds. til Stettin. — Kodan, Hansen, ank. Barbados 25. ds. — Hydra, Christensen, ank. Portsmouth 23. ds.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaleene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsean. Limfjorden. Thyborsn-Kanal. De to midlertidige, hvide, faste Fyr paa Agger-Tange er torandret til hvide Fyr med Formærkelser, og viser 40 à 60 En-Formærkelser i hver Minut. Førfyrets Flamens Højde er 9 Fod.

Skagerrak. Jylland NV.-Kyst. Hirshals Ø. Paa Kysten fra Hirshals Molo og c. 5 Kml. Ø. ofter er Landgrunden tiltaget, saa at 3 Fv. Kurven nu findes indtil 1, Kml. fra Land. En 13 Fods Palle ligger 3, Kml. N. 61° Ø. fra Hirshals Fyr, 1, Kml. fra Kysten.

Kattegat. Skagen. Skagen Havn, ud for Skagen By, paa Jyl-lands Ø.-Kyst, er nu aabnet for Skibsfaarten. Dybden i Yderhavne er 14 Fod, i Inderhavnen 12 og 11 Fod, og ved Anlægsbroer, som er under Bygning, bliver der 7 Fod.

I Havnen er nogle af Duc d'Alberne endnu ikke anbragt, Fiskepakhusene er ikke opført og Uddybningen i det V.-lige Inderbassin endnu ikke helt fuldført.

Havnen er belyst saaledes:

Paa Forhavnen SV.-lige Molehoved et rødt Fyr med hyppige Formærkelser. Flamens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Lysevnen: 5 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Graat, rundt, 23 Fod højt Fyrtaarn. Fyret lyser Horisonten rundt. 57° 43', N. Br. 10° 35', Ø. Lgd.

Paa Forhavnen NØ.-lige Molehoved et grønt, fast Fyr. Flam- mens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 3½ Kml. Lysevnen: 3½ Kml. Linseapparat af 6te Orden. Graat, rundt, 23 Fod højt Fyrtaarn. Fy- ret lyser Horisonten rundt.

Paa den V.-lige Indermoles Yderende en rød Lantorno. Flam- mens Højde: 18 Fod. Fyrpæl.

Paa den Ø.-lige Indermoles Yderende en grøn Lanterne. Flam- mens Højde: 18 Fod. Fyrpæl.

Disse to Lanterner er kun bestemt til at lyse over Havnen.

Taaesignal gives ved Fyrtaarnet paa Forhavnen SV.-lige Mole- hoved med Haandkrafts-Taagehorn, en lang Tone efterfulgt af en kort Tone hver 1 Minut. Med haardt Vejr maa man ikke stole paa, at Taaesignalet kan gives.

Følgende Signaler gives paa den Ø.-lige Indermoles Yderende: En sort Kugle eller en grøn Lanterne højest 4 Fod over den grønne Fyrlanterne betyder, at intet Fartøj maa løbe ind i Havnen. To sorte Kugler eller en hvid Lanterne højest 4 Fod over den grønne Fyrlanterne betyder, at intet Fartøj maa staa ud af Havnen.

De midlertidige røde, faste Fyr er slukket.

Læsse SØ. Kobergrund. Kobergrund Baakefyr er slukket. Det vil snarest mulig atter blive tændt.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Råå N. Til Afmærkning af en Afløbsrende tæt N. for Råå er paa Kysten opført en 25 Fod høj Baako med firkantet Tavle. Linien Baakon og en Skorstens med hvidt Bælte paa Koberværket overet i N. 85° V. gaar over Røndou, som strækker sig 3¼ Kbl. ud fra Land. 56° 0' 40" N. Br. 12° 42' 54" Ø. Lgd.

Gotland Ø.-Kyst. Briterna. Klokketønden ved Briterna er for Vinteren ombyttet med en sort og hvid Stage.

I Følge Telegram fra Lodskaptajnen i Luleå er Fyrskibet »Syd- ostbrotten« den 22de November 1907 inddraget fra sin Station.

Bottniska Bugt. Gäfle. Grunden, som for nylig er fundet paa Gäfle ydre Red, er bortsprængt til 23 Fods Dybde. 60° 43' 30" N. Br. 17° 18' 20" Ø. Lgd.

Finland. Bottniska Bugt. Uleåborg Distrikt. Grunden Mandin- mata, som strækker sig 2½ Kbl. V. ud fra Bølgebyorden ved Ajos, er i 21 Fod Vand afmærket med en sort og hvid Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 65° 40', N. Br. 24° 30', Ø. Lgd.

Wasa Distrikt. Vageren V. for Grunden Patria, VNV. fra Hol- men Storhåsten, er ombyttet med en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost. 63° 7', N. Br. 21° 18' Ø. Lgd.

Hangö Distrikt. Klippings Vestgrund. Blomqvist. Paa Klipping Vestgrund er tændt det røde, faste Fyr Blomqvist. Det lyser fra N. 26½° Ø. gennem Ø. og S. til S. 66° V. Flamens Højde: 16 Fod. 59° 49', N. Br. 22° 52', Ø. Lgd.

Rusland. Riga Bugt. Laidunin. Fyret paa Pynt Laidunin er et hvidt Lynfyr, der hver 12 Sok. viser Fire-Lyn med c. 1½ Sek. mellem Lyneene. Flamens Højde: 87 Fod. Lysevnen: 11 Kml. Det lyser fra N. 62° Ø. gennem N., V., S. og Ø. til N. 69° Ø. Fyrtaarnet er c. 90 Fod højt. 58° 22', N. Br. 23° 5', Ø. Lgd.

Tyskland. Kolberg. Om kort Tid forhøjes Flamens Højde paa Fyret paa Kolberg Ø.- og V.-Moler 13 Fod. Under Arbejdet kan Fyrene brænde uregelmæssigt. Med stormende Vejr maa man ikke stole paa Fyrene. 54° 11', N. Br. 15° 33', Ø. Lgd.

Warnemünde. Ved Warnemünde gives fra V.-Molen tæt N. for Taarnbanken følgende Taaesignaler:

Fra 20 Minutter for den Tid Dampfærge ventes To-Skud hver 2 Min. og Kimen paa Klokke til Færge er i Havn eller med fire Stød i Dampfløjten angiver, at den ikke mere behøver Skuddene.

Naar Taaesignalet høres fra et Skib, der søger Havnen, gives Et-Skud hver 5 Minutter og der kimes paa Klokke, til Skibet er i Havn. 54° 11' 16" N. Br. 12° 5' 24" Ø. Lgd.

Lille-Bælt. Holsts-Flak. Indtil Midten af December 1907 af- holdes Skydevelser ved Holsts-Flak.

Kattegat og Skagerrak.

Sverig. Bohus. Askims Fjord. I Askims Fjord er fundet en 11 Fods Grund paa 57° 35' 26" N. Br. 11° 53' 10" Ø. Lgd. og en 6 Fods Grund paa 57° 35' 22" N. Br. 11° 52' 30" Ø. Lgd.

Elgö Fjärd. En 13 Fods Grund er fundet Ø. for Norra Mel- holmen i Elgö Fjärd. 57° 55' 38" N. Br. 11° 38' 16" Ø. Lgd.

Kjersö N. En 22 Fods Grund er fundet N. for Kjersö. 57° 56' 50" N. Br. 11° 39' 0" Ø. Lgd.

Svansund S. En 24 Fods Grund er fundet tæt ved Svansund i Farvandet til Udevalla. 58° 7' 57" N. Br. 11° 50' 3" Ø. Lgd.

Vindö N. En 11 Fods Grund er fundet N. for Vindö i Far- vandet til Udevalla. 58° 18' 22" N. Br. 11° 42' 0" Ø. Lgd.

Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

Nordsean. Den 17de November. To Tømmorflaader, bestaaende af svære Bjælker, henholdsvis ½ Kml. og 8 Kml. Ø. for Fyrskibet »West Hinder«, der ligger paa 51° 22', N. Br. 2° 26', Ø. Lgd.

Tyskland. Sylt. List. Stormsignal Stationen ved List V.-lige Fyr er nu flyttet.

Helgoland. Loreley Bank. Den hvide Baaketønde ved Loreley Bank, tillige med dens Mærketønde, er inddraget for Vinteren.

Elben. Fyrskibet »Oste Riff«. Paa Fyrskibet »Oste Riff« er Forsøgene med det ny Taaesignal foreløbig ophørt.

Holland. Zuiderzee. Skiverne og Tønderne paa Staart van Schieringhals, paa Waardgronden og paa Vogelzand i Texelstroom er inddraget.

Amsterdam. Om kort Tid udlægges fire Lystønder for at af- mærke det 80 Alen brede Løb med 29 Fod Vand i Noordzeekanaal Ø.- Ende, ud for det V.-lige Indløb til Tommerhavnen. Tønderne viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 2, Sek., og ligger saaledes: En sort Lystønde med rødt Lys paa N.-Siden, og en rød Lys- tønde med grønt Lys paa S.-Siden af Farvandet, c. 2 Kbl. NV. for det V.-lige Indløb til Tommerhavnen. En sort Lystønde med rødt Lys paa N.-Siden og en rød Lystønde med grønt Lys paa S.-Siden af Farvandet, c. 1¼ Kbl. SØ. for Tommerhavnen. 52° 24', N. Br. 4° 51', Ø. Lgd.

Zeeget van Goeree. Dordsche Kil. Ved Vinterafmærkningen er følgende Tønder ombyttet med Vagere af samme Farve: I West Hellegat, Spidstønde Nr. 6 og Stumpstønde Nr. 8 med afkortet Kegle. I Hollandsch Diep, rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 11 med Kors, Spidstønde Nr. 12, Stumpstønde Nr. 1 med afkortet Kegle og Stumpstønde Nr. 4. I Noord Pampus, Zeeget van Goeree, Spids- tønde Nr. 1 med Ballon. De Styrbords Vagere har en 3 Fod lang Stage.

Noordergat og Volkerak. Ved den røde Lystønde Nr. 6 og ved den rød og sort stribede Lystønde Nr. 11 i Volkerak (Karolinagen) er for Vintoren udlagt en rød Vager med en 3 Fod lang Stage. Ved den sorte Lystønde Nr. 7 i Noordergat (Krammer) og ved den sorte Lystønde Nr. 1 i Volkerak er udlagt en sort Vager uden Stage. De ligger som Mærker for Lystøndernes Plads, naar Is driver disse fra Station.

Wester Schelde. Den røde Lystønde Nr. 43 oven for Bat har faaet Nr. 44 og ligger i 21 Fod Vand. 51° 21' 26" N. Br. 4° 14' 12" Ø. Lgd. En Spidstønde Nr. 43 er i 7 Fv. Vand udlagt paa 51° 21' 34" N. Br. 4° 13' 40" Ø. Lgd.

Endrachtspolder Fyr viser nu rødt Lys ned ad Floden til S. 67° V., hvidt Lys derfra over Stumpstønde Nr. 19 med afkortet Kegle, og grønt Lys derfra over Stumpstønde Nr. 20, i øvrigt nfor- andret. Stumpstønderne Nr. 19 og 20 ligger meget nær ved Othene- polder Ledefyrilinie.

Baarland Fyr viser nu hvidt Lys ned ad Floden fra S. 72° V. gennem S. og Ø. til N. 25° Ø., 1¼ Kbl. uden for Hoedenkenkerke Dæmning, derfra rødt Lys.

Belgien. Schelde. Bat. Spidstønde Nr. 44 med Diamant i Farvandet ovenfor Bat er ombyttet med en Spidstønde Nr. 44 a uden Topbetegnelse, og denno er atter for Vinteren ombyttet med en rød Vager. 51° 21' 17" N. Br. 4° 14' 44" V. Lgd.

England. Themsen. Fra den 18de November 1907 gives i Fyrskibet »Tongue« Undervands-Taaesignal mod Klokke, hvorpaa hver 5 Sek. slaas Firo-Slag. 51° 30' N. Br. 1° 22', Ø. Lgd.

Medway. Saltpan Reach. En Fortøjtønde Nr. 39 er udlagt i Saltpan Reach, 4¼ Kbl. S. 46° Ø. fra Sømærket Elphinstone Point, og i S. 61° V. fra Yacht Klubbens Flagstang. 51° 25', N. Br. 0° 41' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Baaken til Boring paa Kysten S. for Havre er flyttet og staar nu 1 Kbl. fra Diget Saint Jean, til højre for Slusen Bellot. 49° 28' 30" N. Br. 0° 7' 15" Ø. Lgd.

England. Fra den 18de November 1907 gives i Fyrskibet »Royal Sovereign« Undervands-Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 7 Sek. slaas Tre-Slag. 50° 42', N. Br. 0° 26', Ø. Lgd.

Skotland. Arran. Lamlash Harbour. Vraget af Skibet »Janet M'Nicol« ligger sunket 11 Kbl. S. 64° Ø. fra Kystvag Stationen paa Holy Island Ø.-Kyst og i S. 18° V. fra Hamilton Rock. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget. 55° 31', N. Br. 5° 6' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Cordouan. Cordouan Fyr er forstærket, saa at Lysevnen i de to ikke forstærkede hvide Vinkler er 21 Kml., i de to røde Vinkler 17 Kml. og i den grønne Vinkel 16 Kml. 45° 35' 11" N. Br. 1° 0' 24" V. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Fyrskibet »Lurcher Shoal« er atter udlagt paa Station.

Førene Stater i Nordamerika. Rhode Island. Point Judith. Lystønden ved Ydersiden af Bølgebryderen ved Point Judith ligger i 21 Fod Vand, fra Center Fyr paa V.-Bølgebryderen i N. 73½° Ø. og fra East Fyr paa V.-Bølgebryderen i S. 74° Ø.

Delaware River. Greenwich Point. En sort Lystønde, der viser rodt Lys med Formørkelser, Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt i 27 Fod Vand tæt Ø. for Vraget »Alfred«, som er sunket c. 1 Kbl. N. 54° Ø. fra Upper Salt Works Værft, fra Gloucester Ferry Bedding nedre Hjørne i N. 4° V. og fra Upper Railroad Pier nedre Hjørne, paa Greenwich Point, N. 22° Ø.

Florida. Florida Reefs. Den vandret stribede Tønde W, Florida Reefs North End, ligger i N. ¾° V. fra Fowey Rocks Fyr og i N. 31½° Ø. fra Cape Florida ubenyttede Fyrtaarn. 25° 45' 0" N. Br. 80° 5' 45" V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Førene Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Point Pinelos. Fyrbaaken paa NØ.-Enden af Grunden ud for Pinelos Point er atter opført i 11 Fod Vand og Fyret tændt. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. 27° 41' 47" N. Br. 82° 36' 26" V. Lgd.

Pensacola Bay. Deer Point. Deer Point Fyr er atter tændt. Flammens Højde: 34 Fod. Det vises fra en sort, trekantet, pyramid-

formet Baake, som staar i 4 Fod Vand ud for Deer Point, paa N.-Siden af Indløbet fra Santa Rosa Sound ind i Pensacola Bay. Det midlertidige Fyr er slukket. 30° 20' 25" N. Br. 87° 10' 58" V. Lgd.

Mississippi. Mississippi Sound. Gulfport Channel. Ved den gravede Rende til Gulfport er nu ogsaa Stumtønden West Bank 3 A inddraget.

Louisiana. Mississippi River. Southwest Pass. Den sorte Stumtønde Southwest Pass Entrance Nr. 1, ved Indløbet til Southwest Pass, er inddraget.

Smaa Antiller. Grenada. St. George Harbour. Det røde, faste Fyr paa Fort George lyser fra S. 14° V. gennem V. og N. til N. 41° Ø. 12° 3' N. Br. 61° 45' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Bourg d'Ault. Bourg d'Ault midlertidige Fyr er slukket og det ny Fyr tændt. Det er et Fyr med Tre-Formørkelser hver 18 Sek., Lys 9 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Lysevnen: 12 Kml. for hvidt Lys, 10 Kml. for rodt Lys. Lyset er rodt fra N. 5° V. gennem N. til N. 40° Ø., hvidt over Resten af Horisonten. I øvrigt er Fyret uforandret. 50° 6' 19" N. Br. 1° 27' 17" Ø. Lgd.

Sardinien. Terranova (Pausania). Ved Dæmningen i Terranova Havn er udlagt en rød Fortøjtønde i 19 Fod Vand, ¾ Kbl. S. 75° Ø. fra Fyret paa Molens SØ.-Hjørne, og en rød Tønde i 19 Fod Vand, c. ¾ Kbl. N. 31° Ø. fra samme Fyr.

Østerrig-Ungarn. Cherso. San Martino. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af San Martino Havnemole er forandret til et rodt, fast Fyr. 44° 49', N. Br. 14° 21', Ø. Lgd.

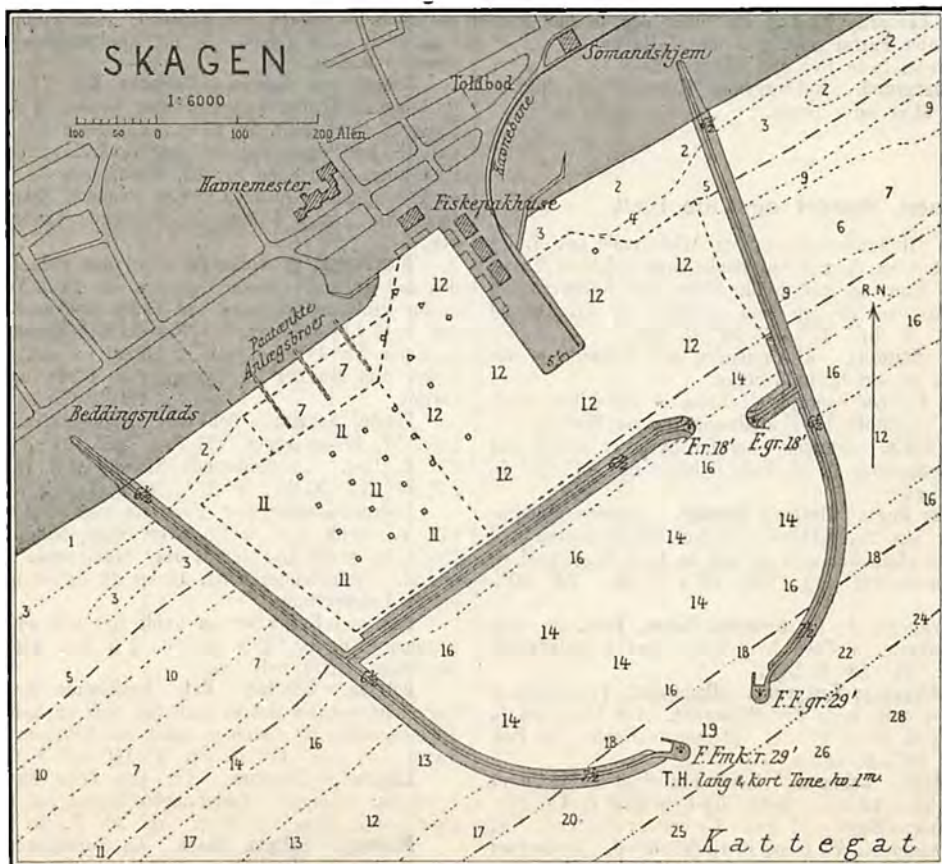
Tunis. Cap Bon. Cap Bon midlertidige Fyr er slukket og det ny Fyr tændt. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Tre-Blink. Lysevnen 31 Kml. I øvrigt er Fyret uforandret. 37° 4' 48" N. Br. 11° 2' 38" Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Bay of Bengal. Palk Strait. Tondi og Mundapam. Ved Tondi er opført to hvide, 15 Fod høje Baaker, paa 9° 45' 0" N. Br. 79° 1' 0" Ø. Lgd., og 9° 44' 0" N. Br. 79° 0' 30" Ø. Lgd.

Ved Mundapam er opført to hvide, 26 Fod høje Baaker, paa 9° 17' 10" N. Br. 79° 9' 10" Ø. Lgd., og 9° 16' 35" N. Br. 79° 8' 50" Ø. Lgd.

De angiver Grænserne for Havnene.



Skagen Havn. Kattegat. Dybderne er angivet i Fod. De smaa Tal, som paa Planen er anført paa Molerne, angiver disses Højde over daglig Vandstand.

Malacca Strait. One Fathom Bank. Ved Udgangen af 1907 forandres One Fathom Bank Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Fire-Blink. Flammens Højde: 89 Fod. Synsvidden: 15 Km. Det vises fra et otkokantet Fyrtaarn paa Pæle, 1/2 Kbl. N. 42° Ø. fra det nuværende Fyrtaarn. 2° 53' N. Br. 101° 0' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Langsarbaai. Telok Dalamgeul. Paa Barren i Telok Dalamgeul er der mellem den sorte Stumptonde Nr. 1 og den hvide Spidstonde Nr. 1 en Dybde af 14 1/2 Fod og ved den hvide Spidstonde Nr. 4 en Dybde af 12 1/2 Fod, Springtids Lavvande. 4° 33' N. Br. 98° 3' Ø. Lgd.

Korea Ø.-Kyst. Mushu Kutchi (Cape Boltin). En lille 1 Fv. Klippe ligger i 5 1/2 Fv. Vand 6 Kbl. N. 59 1/2° V. fra Mushu Kutchi. 40° 50' 50" N. Br. 129° 41' 15" Ø. Lgd.

Japan. Kyushu V.-Kyst. Hirado Seto (Spex Strait). Fuku Se. Paa Fuku Se opføres en Baake 1/4 Kbl. S. for Fuku Se Tonde. Den er nu over Vandet. 33° 4' 40" N. Br. 129° 26' 30" Ø. Lgd.

Honshu NV.-Kyst. Noto Halvo. Rokugo Zaki NV. En Klippe, Toriguri eller Sawaguri, med 2 1/2 Fv. Vand, hvorpaa Damperen „Mikado Maru“ er stødt, ligger 1 1/2 Kbl. N. 64° V. fra Rokugo Zaki Fyr og i N. 45° Ø. fra den c. 1,200 Fod høje Ishiga Mine. 37° 32' 20" N. Br. 137° 17' 40" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Skibsreder, Kaptaju D. Torm. — Kjøbenhavn, d. 28. November 1907. — Navigationsvæsenets Ordning. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Rotter og Uø og til lidslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Aalborg Akvavitter.
A. Brøndum & Søn

Det kongl. oktr. Sæassurace Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinshyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Sæassurace. Telefon Nr. 124.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Novbr. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	91 3/4 — 92	91 3/4	92
Danmark.....	72 1/2 — 3/4	72 1/2	78
Norden.....	90 1/2 — 1/4	90 1/4	90 1/2
Kjøbenhavn.....	65 1/2 — 1/4	65 1/2	65 3/4
Carl.....	89 3/4	89 3/4	90
Dannebrog.....		85 1/2	86 1/2
Skjold.....	65	64 1/2	65
Urania.....		58 1/4	54
Union.....		68	70
Dampsk. af 1896.....		84	86 1/2
Hejmdal.....		99	100
Østasiatiske.....	127 1/2 — 3/4	127 1/4	127 1/2
Østersøen.....		81	85
Nordøen.....		—	—
Gorm.....		92	94
Torm.....		—	—
Inga.....	69 1/2 — 70	69	70
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	84 — 1/4 — 1/2	83 3/4	84
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 1/2 % uops. Stats.....		96	98
3 1/2 % Husejer Kreditk.....		83	83 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.....		86 1/2	88 1/2
4 % — — — — — 2. Serie..		91 1/4	91 1/2
4 % — — — — — 1. — ..		94 1/2	96 1/2
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 1/4	97
4 % — — — — — 7. — ..		91 1/2	92
3 1/2 % Landkreditk. 3. — ..	91	90 3/4	92
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 1/2	91 3/4
Aktier.			
Nationalbank.....	146 1/2 — 3/4	146 1/2	146 3/4
Privatbank.....	117 1/4 — 1/2	117 1/4	117 1/2
Landmandsbank.....	125 3/4 — 126	126	126 1/4
Handelsbank.....	133 1/2 — 3/4	133 1/2	133 3/4
Grundejerbank.....	113	113	113 1/4
Burm. & Wain.....	81 1/2 — 82	81 1/2	81 3/4
Helsingørs Jærnsk.....		95	95 1/2
Sukkerfabr.....	178 — 1/4 — 3/4	177 3/4	178
Bryggeri Aktier.....		142 1/2	143

Vekselkurser d. 26. November 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.40	89.15
London.....	18.39	18.33
Paris.....	72.90	—
Amsterdam.....	151.50	—
Wien.....	76.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. November 1907.

Russiske Noter.....	215.40
4 % Russiske Consols.....	76.75
3 1/10 % — Boden Kredit.....	69.20
5 % Mexikanske 1899.....	99.00
5 % Rumænske Stats.....	98.75
4 % — — — — — 1890.....	88.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 34,000, „Ny foren. Dampsk.“ 8,000, „Danmark“ 10,000, „Norden“ 36,000, „Hejmdal“ 6,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 110,000, „Østas. Komp.“ 120,000, „København“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Union“ 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Strande n

Galease

„Dora“ af Ekensund, 38,21 N. R. Tons, c. 90 Tons dw., billig til Salg.

Skibsmægler Carl Loeck, Kiel.


Prima Rugbrød
 til
Skibsproviantering.
 Telefon 4922

Forstærkernes

Brødfabrikker

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler, Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og Sigurdssens, Nordby, Fanø.

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.)

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
 FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Deksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Dr. med. Goldsohlmdt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Søstenslevering.

178 Kbfvn. Søsten (Rive- sten) til Kjøbenhavns Amts Landeveje udbydes herved i Entreprise i større eller mindre Partier. Betingelser m. m. udleveres paa Kontoret, Øster- brogade 5, hvor skriftlige Tilbud, mrk.: „Søsten“, mod- tages indtil Lørdag den 7. December Kl. 12.

Amtsvejinspektøren.

Sømandshøjskolen i Svendborg. Vinterkursus begynder senest 1. Novbr. Ophold mindst 1 Maaned. Pris 30 Kr. maaned- lig. Nogle Kogeelever kan antages. Indmeldelser mod- tages, og Forespørgsler be- svares.

Vilh. Rasch, Forstander.

Bidrag til Sømandsmissionen i fremmede Havne bedes sendt til Kassereren O. E. Adolph, St. Annæ Plads 3.

Jens Grouleff, Aarhus
 anbefaler
 Skibs-Lanterner og Inventarie
 Mellegade Nr. 26, ved Haven.

AXEL LUND

anbefaler sin
 Skibsprovianterings-Forretning.
 Faxe Ladeplads
 Telf. Nr. 3.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotwood. Scotwood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave at

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26³, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl- bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 16, Holmens Kanal. Private. 6.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Døjhed og Velsmag.

Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige. Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905 anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 Holmens Kanal 22¹. Copenhague 42

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, (h.v. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt ill. Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Bløge- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra 1ste Klasse Husk.
Varene bringes overalt.
Telf. 25,064.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28762
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.
ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & Co.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kuravinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
St. Petersburg Tigr.: „Hansen“
Cronstadt Tigr.: „Hansen“

KOTKA Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS Stufveri förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klareringsförrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmanas vördsamt att i sitt eget intresse ingå aftal om fartygs stufning enbart med medlemmar af „Federationen“
The Stevedores Federation of Finland
Carl Aug. Veltheim, Lovisa ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Sandballast
leveres til Sejl og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Telegramadr.: „Smiths“, „St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith“, „Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte
Bitumastic Præparater

fra
Wailles Dove & Co., Newcastle,
der forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der pantager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet
„Bitumastic“

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



• • THE • •

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.



Emallien
paalægges varm $-\frac{1}{10}$ “
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
hurtig Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges hold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterom, Bankers og
Dek.

Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

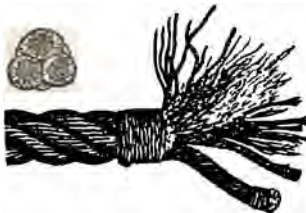
til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.

Taifuntrosser



(af. Tykl., Engl., Belgien, O. S. A. etc.)

bestaaende af massive Staal-
kabler omspundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Cseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. December 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
København C. Telegr.-Adr.: „Burmeisters“, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træsksbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
sædeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast
leveres hurtigst fra Damp-
sandgraveren „Sarpsborg“
Tilbud paa Levering af Beton-
grus og Kiselgrus gives.
C. RAMBERG, Frederiksbl. Allé 5.
Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

„Wolverine“

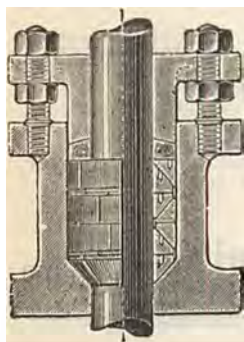
Baade-Motorer

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.



Howaldtswerke, Kløl.

Gedr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning

Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **52,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franko.

Bureau: Kjøbenhavn K.
Amaliegade 34.

Telefon 10140.

Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.



De danske Vin- og Conservesfabriker

J. D. Beauvais

M. Rasmussen

Kgl. Hofleverandør

Alle Slags Conserves og Skibsproviant

Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner:

Central 6890

Str. 1173

1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Frugtvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
155 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 3442.

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

A. Bondegaard & K. H. Jespersen

Marstal, Danmark.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 63.

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophalerbeddinger.

Hygning af Damp-,
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drejthed og Velsmag.

Finds hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos

Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Tvist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹,
Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Møl-
bach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd.
Jordahn, i Løgster Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And.
Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i
Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i
Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de bedste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22¹. Copenhava 42

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima ameri-
kansk Bomuldssej-
dug, direkte ind-
købt, tilbydes
langt under
gangbare Priser.



Færdigsyede
Sejl, solidt forar-
bejdede, leveres
virkeligt billige.

Undersøg selv Sagen.

Vandtæt
præpareret Dug,
Hør- og Hampesejldug
i alle Kvaliteter.

Skriv om Prøver
af Dug, disse
sendes altid frit.

Nykjøbing p. Falster.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaarst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal.
Trædes 12—2, 8—9 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—3.

Palle Sørensens Efft.
Selvtorvet 4.
Telf. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Pincenez, Kikkertør.

Berg & Larsen

forhen Martin Niasson
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hampougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensen.

Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Skoleskibet for Skibskokke.

Nede i Havnegade, ved Borsbroen, ligger den forhen-værende Grønlandsfarer, Briggen »Constance«, det nu-værende Skoleskib for Skibskokke.

Det meste af Rigningen har man taget ned — den vilde jo under disse Forhold ogsaa blot være til Ulejlig-hed — tilbage staar blot Undermasterne og over disse Bramstængerne, for at det hele dog skal syne lidt. I et rummeligt Dækshus findes samlet de to Kabysser, hvor Elevernes væsentligste Undervisning vil finde Sted, Pan-try og et tilbygget Opvaskningsrum. I den ene af Kabys-serne tilberedes Dagens Kost, i den anden den finere Mad, og her foregaar tillige Brødbagning, medens Tilberednin-gen og Anretningen af hvad der henhører under koldt Køkken sker i Pantryet. Paa denne Maade undervises samtidig tre Hold Elever, og hvert af disse holdes for sig, samtidig med at Læreren kan have Overblik over de tre Undervisningsrum. Mellem Dækshuset og Rummene un-der Dækket, hvor Serveringen foregaar, er indrettet en Elevator til Fødevarer og Service.

Over For- og Storluger er bygget Nedgange, og helt henne agter er til Opbevaring af fersk Kød bygget et særligt Dækshus, der med Rette kan nævnes som et ty-pisk Eksempel paa den systematiske Udnyttelse af de for-haandenværende Forhold, som man genfinder næsten overalt i Skibet. Huset er simpelthen bygget over det rummelige Rorhul, hvorved der paa den nemmeste Maade er sørget for rigelig Tilførsel af frisk Luft. Over Rorhul-let er anbragt et Bord til Partering af Kød, og en Klods, anbragt paa selve Agterstævnen af Fartøjet, danner den solidest mulige Huggeblok.

Helt forude paa Dækket er endelig indrettet Bur til Fjerkræ, Toilettrum etc.

Under Dækket er Ombygningen imidlertid foregaaet efter om muligt endnu mere radikale Principer. Det ene-ste, der har faaet Lov at bibeholde sin oprindelige Skik-kelse, er Kabytterne agter, der tjener til Opholdssted for Skolens Bestyrer og Lærer, og det ligger nær at antage, at Aarsagen til, at man ikke ogsaa har raseret Kabytten, er af ren økonomisk Natur. For at faa den fornødne Højde i Rummene har man for den øvrige Del af Ski-bets Vedkommende taget Mellemdæksbjælkerne ud og lagt et Gulv noget under disses Plads. Det gamle Folkelokal, som laa helt forude, er omdannet til et Slags Butleri og Opbevaringsrum for Service og Dele af Proviantbehold-ningen, medens hele Resten af Rummet er anvendt til Serveringslokaler og Opholdsrum for Eleverne. I Midten ligger det store Serveringslokale, der nærmest er bestemt for Kontorfolk, Skibsofficerer og andre, hvis Virksomhed ligger i Nærheden af Gammelholm, og hvem det derfor maatte falde bekvemt at anvende Skoleskibet som Resta-uration. Foran for, men adskilt fra det førstnævnte Lokale ved to tværskibs Skodder, mellem hvilke der er indrettet Vaskerum og lignende, findes endnu en Messe, beregnet paa Gæster af Arbejderklassen. De to Lokaler er omtrent ens i Udstyrelse, og ved Anvendelse af smaa Midler har man forstaaet at gøre dem hyggelige og bekvemme. Agten for Serveringslokalerne ligger Elevernes Opholdsrum, og under det nuværende Mellemdæk findes endelig Rum til Opbevaring af Proviant, Brændsel etc.

Selv en flygtig Undersøgelse af Skoleskibet vil give den, der har en Smule Begreb om Skibe, et Indtryk af, at Ombygningen af »Constance« har været et omstændeligt og ret kostbart Stykke Arbejde, og i Virkeligheden er det da heller ikke Smaasummer, det har drejet sig om. Som be- kendt er Skoleskibet tilmed ikke erhvervet ved Køb, men kun til Laans, hvad der ingenlunde har gjort Opgaven lettere. Man har saaledes intet Steds kunnet gaa videre med Ombygningen, end at all'atter lod sig bringe i den oprindelig Stand i Tilfælde af, at »Handelen« en Gang i Ti-

den skulde blive nødt til at kræve Briggen tilbage, og selv- følgelig maatte en saadan Bestemmelse til en vis Grad blive til Gene. Der kan t. Eks. ikke være Tvivl om, at man uden denne Indskrænkning med Lethed vilde kunne have forbedret Belysningsforholdene under Dækket ikke saa lidt. Naar det hele trods alle Vanskeligheder dog er bleven indrettet saa bekvemt og praktisk, skyldes dette væsentligst d'Hrr. Restaurator Hassing, Skipperfor- eningens Formand, Kaptajn A. V. Knudsen og Tøm- rermester Cortsen. Restaurator Hassing er som be- kendt den, der først har udfanget Idéen til Oprettelsen af en Skole for Skibskokke og formaet Fællesre- præsentationen for dansk Skibsfart til at tage sig af Sagen. Han har været paa Færde tidlig og sildig i Sagens Interesse, og ganske naturligt skyldes Ind- retningen af Kabysser og øvrige Arbejdsrum hans mange- aarige Erfaringer. Den mere almindelige Indretning af Skibet skyldes navnlig Kaptajn Knudsen, der under hele Ombygningen paa Fællesrepræsentationens Vegne har ført et virksomt Tilsyn med Arbejdet. Tømrrmester Cortsen er endelig den, der har foretaget Ombygningen og i mange Tilfælde givet et godt Raad, hvor det gjaldt om at klare en Vanskelighed.

Knap fjorten Dage er der forløbet, siden Skolen traadte i Rapport til Offentligheden, og alene af den Grund kan der paa det nærværende Tidspunkt ikke være Tale om nogen større Erfaring med Hensyn til Skoleski- bets Drift, Undervisning og øvrige Forhold. Kun en Ting synes at være sikkert allerede nu. Man vilde med Lethed have kunnet anvende ikke saa lidt mere Plads til Serve- ring, end man nu raader over.

Vi havde forleden Lejlighed til at aflægge Visit om Bord for at smage paa Maden og konstaterede med det samme, hvor betydelig Tilstrømningen var blevet i Lobet af den korte Tid. Den Tilslutning fra Publikums Side, som Skoleskibet behøver af Hensyn til en rationel Under- visning og en rimelig økonomisk Balance, vil det øjensyn- lig ikke komme til at savne. Vanskeligheden ligger langt snarere i at kunne opfylde de stærkt forøgede Krav, som den store Tilstrømning vil føre med sig. — Forøvrigt er der vel, ret beset, intetstomhelst mærkeligt i, at der kom- mer Kunder til Huse i stort Antal. Fortræffelig Mad til saare beskedne Priser har alle Dage været et Trækplac- ster, der forslaar noget. Hvorfor skulde det saa ikke have den samme Virkning her?

Kjøbenhavn, d. 5. December 1907.

Fra en Kreds af Forere af mindre Fartøjer har vi modtaget nedenstaaende Klage over Belysningsfor- holdene ved den østlige Indsejling til Bøgestrøm- men.

Hr. Redaktør! Tillad os gennem Deres ærede Blad at rette en Henvendelse til Fyrvæsnet angaaende en For- andring eller Forbedring af Indsejlingsfyrene i Bøge- strømmen.

Som Forholdene efterhaanden har udviklet sig, er det nemlig umuligt at se det hvide Bagfyr, naar man ikke netop træffer at komme lige i Fyrlinien, idet dette skjules af Træer. Ved Kløkketønden vil man saaledes næppe kunne se Fyret i en Afstand af blot 2 Kbl. fra Fyrlinien. Herved forringes den Nytte, som Smaafartøjer kunde have af dette Lob til at finde en sikker Ankerplads, i en ganske væsentlig Grad, og denne Ulempe vil næppe kunne fjernes paa anden Maade end ved Borttagelse af Træerne eller ved at gøre Fyret noget højere. Fra Broen

paa en Damper kan dette maaske nok ses, men fra vore smaa og ofte dybt lastede Fartøjer er det umuligt.

En ringe Forstærkning af Fyret vilde formentlig ogsaa forøge dets Betydning i høj Grad. Ved selv den mindste Smule Dis vil Fyret nemlig ikke kunne ses ud til Kløkketønden, og desuden lader det sig vanskeligt skelne fra en Ankerlanterne. Endelig kunde vi ønske, at det ved Tilsyn fra Lødsernes Side eller paa anden Maade blev hindret, at Fartøjer gik til Ankers i Fyrlinien.

O. P. Jensen, Sk. »Golfred«, Skjelskor. Larsen, Sk. »Familiens Haab«, Vordingborg.

A. P. Lund, Gal. »Minerva«, Krageøns. C. Nielsen, Sk. »Pollux«, Stubbekjøbing.

P. Nielsen, Gal. »Kalifena«, Stege.

Dampskibsfarten paa Island. Mellem det islandske Ministerium og Det forenede Dampskibsselskab er der i den senere Tid ført Forhandlinger angaaende Dampskibsfarten paa Island.

Den gamle Kontrakt er bleven fornyet, og der vil altsaa ikke blive sat flere Skibe ind i Ruten, hvilket Det Forenede havde foreslaaet. Derimod vil den særlige Kystfart blive genoptaget.

Fra Nytaar vil følgende Ændringer i de ugentlige »Efterretninger for Søfarende« finde Sted:

Fra 1ste Januar angives Dybder og Højder i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m).

1 Sømil = 1 Breddeminut = 10 Kabellængder = 1852 Meter.

Samtidig udvides »Efterretninger for Søfarende« til foruden det tidligere Indhold at omfatte Afrikas V.-Kyst og Ø.-Kyst. Endvidere vil der blive optaget Meddelelser om de i fremmede Lande ny udkomne Søkort og Farvandsbeskrivelser m. m.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten for December Maaned 1907 fungerer:

Skibsbygger Chr. Lund, Telefon 4055,
Skibsfører Jacob Holm, — 28133,
— N. H. N. Jensen, — Øbro 516 x,
Maskinmester T. Jensen, Willemoesgade 61.

Sø- og Handelsretten. Under 25. November er Assessor i den kgl. Landsover- samt Hof- og Stadsret Valdemar Johannes Nellesmann udnævnt til Næstformand i Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Passagerpriserne til Amerika. I Köln er i sidste Uge afholdt en Konference mellem kontinentale Dampskibsselskaber. Generaldirektørerne Ballin og Wiegant har i Følge »Köln. Ztg.« udtalt, at der er grundet Udsigt til Forstaaelse mellem Hamburg—Amerika Linien og Nordd. Lloyd med Hensyn til Spørgsmaalet om Mellemdækspassagererne. Ballin udtalte endvidere, at der nu blev ført Forhandlinger med de engelske Selskaber om en ny Overenskomst om Spørgsmaalet ved-

rende Kahltspassagererne, og at disse Forhandlinger har gode Udsigter til at blive ført heldigt til Ende.

Vejle Havn. Havneudvalget i Vejle vil i Følge »Vejle Av.« i en nær Fremtid forelægge Byraadet et Forslag om, at der i 1908 anlægges 800 Fod nyt Bolværk, der med en eventuel Udvidelse af Havnen og Indløbet for Øje anlægges paa 22 Fods Dybde.

For Tiden er Havnen 18 Fod dyb.

Board of Trade har udsendt Bekendtgørelse om, at fremmede Sømænd fra 1. Januar 1908 ikke maa antages i britiske Skibe i britisk Havne eller Havnesteder paa Kontinentet mellem Floden Elben og Brest, medmindre de kan bevise, at de har tilstrækkeligt Kendskab til det engelske Sprog til at forstaa de Ordre, der maatte blive givet med Hensyn til Arbejdet. Ligeledes maa fremmede Sømænd, der har Ansættelse i engelske Skibe, aflægge Prøve paa, at de er i Besiddelse af ovennævnte Kendskab til Sproget.

En saadan Prøve kan aflægges for Myndighederne i engelske Havne eller for de britiske Konsuler, og for saa vidt Udfaldet af Prøven er tilfredsstillende vil dette blive tilført vedkommendes Søfartsbog.

Tyske Dampskibs-Dividender for 1907. Efter hvad »Shipp.Gaz.« Hamburg Korrespondent erfarer, anslaaes Udbyttet for Hamburg—Amerika Linien og Norddeutscher Lloyd for indeværende Aar til at ligge 2 à 3 pCt. lavere end sidste Aar. Aarsagerne her til menes at ligge i de højere Kulpriser, Nedgang i Taksterne for Kahltspassagerer og Strejker i forskellige Havne.

En noget lignende Betragtning gælder Kosmos Linien. Det tysk-australske Dampskibsselskab og Hamburg—Sydamerika Selskabet. Den tyske ostafrikanske Linie menes at kunne udbetale et mindre Udbytte, hvorimod Udsigterne for Levant Linien skal være lige saa slette som i Fjor.

Fundet Vrag. Aarhus, 3. December. (Ritz. Bur.). Jagten »De to Fætre«, Kaptajn Degn, er i Eftermiddag indkommen i Aarhus Havn og meddeler, at Jagten i Dag paa et Sted, der ligger med Thunø i NNØ. paa 12½ Favne Vand og Nord for »Kirkegrunden« har truffet en Fiskerkvase drivende som Vrag med Bunden i Vejret. Vraget, hvis Hjemsted ikke kunde oplyses, havde Kaptajn Degn forankret. Der var ingen Mennesker om Bord paa det.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for December Maaned.

Uddrag at „Deutsche Seewartes“ Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. For Verdenshavens Vedkommende er December Aarets mest vinterlige Maaned. Fastlandet afkøles langt hurtigere end Oceanet; Temperaturforskellen og dermed ogsaa Lufttryksforskellen mellem Fastlandet og Oceanet naar i December sine største Værdier, og i Sammenhæng hermed overgaar December for store Dele af Nordatlantehavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa Damperruterne til Nordamerika, hører for Størstedelen til Sydranden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima oftest ligger langt mod Nord i Davis Strædet eller ved Island, medens sekundære Systemer trækker mod Øst længere Syd paa.

Østlige Vinde er ogsaa nu langt sjældnere paa Damperruterne til New York end i Efteraarsmaanederne; dog forekommer der ogsaa Nord for 45° N. Brd. af og til Omraader med højt Tryk og østlige Vinde. Selve Svingningerne i Lufttrykket, som man kan vente paa denne Tid, er ogsaa meget store.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu fra Oktober paa meget nær samme Bredde, hvorimod den ækvatorale Grænse siden November er rykket endnu 1½ Grad længer mod Syd og rører nu paa den amerikanske Side paa 3°—4° N. Brd. næsten SØ. Passatens Nordgrænse. Paafaldende er det hyppigt forekommende Vindstille ved SØ. Passatens Nordgrænse midt paa Oceanet mellem 0°—5° N. Brd. og c. 30°—15° V. Lgd., hvor der i November kun forekommer c. 5 pCt. Vindstille, medens man nu maa gøre Regning paa 10 pCt. og ved Liberia Kysten endog paa over 15 pCt.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinde de overvejende. I Mexiko Golfen forekommer »Northers« hyppigt; de træffes endnu helt ned til Colon paa Panamatangen og er der farlige for Skibe, der ikke ligger under Damp. Ved Venezuelas Kyst blæser en frisk Passat. Fra Kamerun langs Kysten indtil 30° N. Brd. optræder ofte »Harmattan«. Fra Kap Palmas til Kap Verde forekommer, foruden Vindstille, hyppigt Vinde mellem NNØ. og NV.; under Land hersker Passatretningen (NNØ.—Ø.) først Nord for Kap Verde.

Stormhyppigheden tiltager især i den europæiske Halvdel af Oceanet, hvor der nu forekommer over 20 pCt. Storme mod kun 10—13 pCt. i November. Paa den amerikanske Halvdel af Oceanet Syd for 40° N. Brd. er Stormhyppigheden betydelig større (30 pCt. og derover) end længere mod Nord i Omegnen af Newfoundland Bankerne (10—15 pCt.); paa den sydlige Rute til Nordamerika maa man derfor paa Rutens sidste Del ikke for tidligt bøje mod Nord, naar man ikke vil risikere at forspilde den vundne Fordel.

Taage. I den sydlige Del af Nordsoen, særlig ved den engelske Kyst omtrent mellem Hull og Dover, forekommer Taage oftere end tidligere. Paa den amerikanske Side hersker nu den taagefættige Tid, om end Taagen ved Østranden af Bankerne som altid forekommer hyppigere end over andre Dele af Oceanet.

Is. Damperruterne til Nordamerika er sædvanligvis isfri i December; kun meget sjældent er der observeret enkelte Isfjælde, men allerede i Januar naar Drivisgrænsen hist og her ned til 45° N. Brd.

Ismeldinger for i Aar er kun indtruffet fra Belle Isle Strædet og fra Egnene NØ. derfor, den sidste er indløbet d. 3. November. Skibsfarten maa nu betragtes som ophørt i Strædet. Melding om ny Is paa St. Lawrence Bugten er ikke indløbet indtil 19. November.

Sejlskibsruter. Sydgaende Sejlere, der kommer fra Kanalen, bør med østlig Vind og faldende Barometer slaa ind paa en meget vestlig Rute, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør sejle Nord og Vest om. Ogsaa under andre Vejrforhold skal man passere Finisterre i en Afstand af 100 Kml. eller mere for ikke at blive trængt ind under Portugals Kyst af de der herskende vestlige Vinde.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 83/1907. afsagt d. 9. Novbr. 1907. Skibsfører E. G. Birkholm mod Dampskibsselskabet „Ørnen“.

I Efteraaret 1906 dannedes der heri Byen et Aktieselskab under Navn af Dampskibsselskabet Ørnen. I den i November 1906 udstedte Prospektus hedder det, at Selskabet, hvis Aktiekapital var 300,000 Kr., paa et tysk Værft havde bestilt to Skibe, hver paa 2,600 Tons, at Aktiekapitalen skulde indbetales med en Fjerdedel ad Gangen, henholdsvis 15. November 1906, 2. Januar, 2. Marts og 15. April 1907, og at Stillingen som Selskabets Forretningsfører var overtaget af Hr. Chr. Emil Eng.

Selskabet havde sikret sig to Skibsførere, af hvilke Citanten under nærværende Sag, Skibsfører E. G. Birkholm, var den ene. I den mellem denne og fornævnte Chr. Emil Eng paa Selskabets Vegne oprettede, den 2. November 1906 daterede Kontrakt, hedder det:

Kaptajn Birkholm udnævnes herved til Fører i Dampskibsselskabet „Ørnens“ Tjeneste. Samtidig overtager Kaptajn Birkholm tretti (30) Aktier à Kr. 1000 (Et Tusinde Kroner) af Selskabets Aktier til pari Kurs.

Der var i Kontrakten truffet Bestemmelser om et gensidigt Opsigelsesvarsel af 3 Maaneder samt om, at Selskabet i Tilfælde af Opsigelse skulde indløse Kaptajn Birkholms Aktier til pari Kurs, hvorhos der var tilsikret Kaptajn Birkholm dels en fast aarlig Gage, der skulde udgøre 5,400 Kr. indtil Udløbet af 1ste Regnskabsaar 1908 og senere skulde stige, dels 1 pCt. af Fragten.

Der foreligger derhos en af Kaptajn Birkholm underskrevet ligeledes den 2. November 1906 dateret, af Forretningsfører Eng udfærdiget og til ham (Eng) stilet Skrivelse, der, saaledes som den er fremlagt under nærværende Sag, er saalydende:

Undertegnede tegner sig herved for 30 Aktier à Kr. 1000 i det af Dem under Dannelse værende Dampskibsselskab (her følger nogle Ord, der er overstreget med Blæk) at indbetale inden 1.—1.—07,

og endelig er det uomtvistet, at Forretningsfører Eng d. 14. November f. A. har tilkrevet Kaptajn Birkholm, at Selskabet „efter Forventning“ vilde faa Brug for hans Tjeneste en af de første Dage i Januar 1907, „fra hvilken Dag (i Januar 1907) Deres Gage drejer.“

Det er *in confesso*, at Selskabet ikke fik Anvendelse som paatænkt for Kaptajn Birkholm, idet det trak i Langdrag med Bygningen og Leveringen af de projekterede Skibe, at Kaptajn Birkholm, der i Novem-

ber f. A. havde indbetalt 12,000 Kr., i December s. A. 3,000 Kr. og den 10. Januar d. A. 3,000 Kr., ikke senere har indbetalt de resterende 12,000 Kr. og at han heller ikke har faaet nogen Gage udbetalt, og at der i den Anledning har fundet forskellige Forhandlinger Sted mellem Parterne, hvorefter Selskabet i Slutningen af Maj d. A. tilkendegav Kaptajn Birkholm, at det maatte anse Kontrakten for fuldstændig bortfalden paa Grund af Misligholdelse fra hans Side. Herimod protesterede Kaptajn Birkholm, der derefter ved Skrivelse af 2. Juli d. A. under Henvisning til Kontraktens Bestemmelse desangaaende opsagde den til Ophør den 2. Oktober d. A.

Efter Stævning af 28. Aug. d. A. har nu Kaptajn Birkholm paastaet Dampskibsselskabet Ørnen tilpligtet at betale ham Lønning for Tiden fra 1. Januar 1907—31. Juli 1907 med 450 Kr. maanedlig altsaa 3,150 Kr., med Renter og Sagens Omkostninger, hvorhos han har forbeholdt sig Ret til den senere forfaldne Gage. (Det af ham for Aktierne indbetalte Beløb har han under Sagen faaet tilbagebetalt af de Indstævnte). De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de gør gældende, at Citanten havde forpligtet sig til at indbetale hele Aktiebeløbet inden 1. Januar 1907, at han har forsømt dette, at herved en afgørende Forudsætning for Citantens Engagement er bristet, at de vel senere har givet Citanten en ubestemt Henstand til at skaffe Beløbet, men at han i Slutningen af Maj har erklæret sig ude af Stand hertil, hvorfor de Indstævnte anser sig berettiget til at betragte Kontrakten som fuldstændig bortfalden.

Citanten anfører fra sin Side, at han ikke har forpligtet sig til at betale Aktiebeløbet til nogen bestemt Tid, at Skrivelsen af 2. November først er omtalt og gjort gældende fra de Indstævnets Side i Slutningen af Maj d. A., da han paany forgæves krævede sin Gage, at ningsordene i nævnte Skrivelse „at indbetale inden 1. Januar 1907“ er tilføjet efter Underskriften og uden hans Vidende, at Selskabet havde givet ham Henstand med det resterende Beløb, til han kunde tiltræde sin Tjeneste om Bord, at han, saafremt han havde kunnet gøre dette i Januar, saaledes som det var stillet ham i Udsigt, let samtidig kunde have præsteret den fulde Betaling, men at de Forbindelser, der havde lovet at forstrække ham med en Del af Beløbet, trak sig noget tilbage, da Skibene stadig ikke blev leveret, at der senere stilledes ham i Udsigt at opnaa Laan i en Bank, i hvis Direktion et af Medlemmerne af det indstævnte Selskabs Bestyrelse havde Sæde, men at han efter nogle Maaneders Forløb fik Afslag samtidig med, at Selskabet pludselig i Slutningen af Maj afkrævede ham Restbeløbet; han var da ikke straks i Stand til at skaffe Beløbet, men mener at han havde kunnet gøre det, hvis der var givet ham fornøden Tid. Han formener derfor, at de Indstævnte har været ubeføjet til at erklære Kontrakten for bortfalden.

Under Sagen har Forretningsfører Eng som Vidne forklaret, at der ikke er foretaget nogen Rettelse eller Tilføjelse i Skrivelsen af 2. November efter Underskriften, men har iøvrigt udtalt sig i høj Grad ubestemt og vaklende om, naar og hvorledes den omstridte Slutningspassus, der øjensynlig ikke fra først af har staaet i Skrivelsen, er tilføjet, og hvad der har staaet i Stedet for de overstregede Ord. Om de mellem ham og Citanten senere førte Forhandlinger har han nærmere forklaret, at Kaptajn Birkholm i Begyndelsen af Februar d. A. henvendte sig til ham for at faa Gage for Januar, men fik til Svar, at det ikke kunde ske, før Restbeløbet for Citantens Aktier var indbetalt. Det blev imidlertid Aftalen, at naar dette var berigtiget, og Kaptajn Birkholm havde tiltraadt sin Tjeneste om Bord i Skibet, skulde han have Gage fra 1. Januar 1907. I Begyndelsen af Maj d. A. henvendte Kaptajn Birkholm sig paany til ham med Krav om Gage, hvad han afslog under Henvisning til, at Citanten ikke havde opfyldt sine Forpligtelser

efter Brevet af 2. November 1906. Vidnet har forklaret, at han ved denne Lejlighed for første Gang efter Underskriften foreviste Kaptajn Birkholm denne Skrivelse, og at Kaptajn Birkholm lod til at blive overrasket over at have underskrevet en saadan Bestemmelse.

Et andet Medlem af Bestyrelsen, Grev Knuth, har forklaret, at han, skønt Citanten hyppig kom paa hans Kontor, aldrig har krævet ham for Restancebeløbet, da han ikke lagde nogen Vægt paa, naar Beløbet indbetaltes, idet Selskabet ikke havde nogen Brug for Pengene foreløbig, og idet han ansaa Citanten for at være i Stand til at betale, naar det forlangtes. Dette Vidne har videre forklaret, at Forretningsfører Eng til ham har talt om, at Citanten havde Henstand med at indbetale Restbeløbet, hvorhos han har erkendt, at han, der tillige er Direktør i den paagældende Bank, paa Citantens Anmodning i sin Tid havde stillet denne i Udsigt, at han eventuelt i denne Bank kunde faa et Laan til Indfrielse af Restgælden, og at Citanten herefter indgav Laanbegæring til Banken, men efter et Par Maaneders Forløb fik Begæringen afslaaet.

Den anden af Selskabet antagne Skibsfører, Hansen, har forklaret, at han, som altid er gaaet ud fra, at han og Citanten var stillet ganske ens, ligesom denne har modtaget en skriftlig Udtalelse fra Forretningsfører Eng om, at Gagen skulde dreje fra 1. Januar 1907, og at Selskabet aldrig af ham har forlangt, at Aktiebeløbet skulde indbetales fuldt ud inden 1. Januar, hvad han heller ikke har gjort, idet han har indbetalt Beløbet i flere Rater, den sidste omkring Begyndelsen af Juli d. A., samtidig med at han begyndte aktiv Virksomhed for Selskabet ved at føre Tilsyn med det under Bygning værende Skib. Han har videre forklaret, at der tilkommer ham Gage fra 1. Januar 1907, men at denne dog for 1ste Halvaars Vedkommende endnu ikke er ham udbetalt, idet det er bleven en Aftale mellem ham og Forretningsfører Eng at Udbetalingen først skal ske, naar han overtager Skibets Førelse.

Selv bortset fra Muligheden af, at der skulde foreligge en Forfalskning af Skrivelsen af 2. November 1906, findes der nu paa det foreliggende at maatte gives Citanten Medhold. Det maa betragtes som ganske uoplyst, af hvilken Grund denne Skrivelse er bleven udfærdiget ved Siden af Kontrakten — om den er bleven til som en Slutseddelt, der maa betragtes som afløst af Kontrakten, eller om den, som af de Indstævnets Sagfører forment, er udstedt senere end Kontrakten forat udfylde denne — og det er *in confesso*, at Kontrakten, bortset fra Ordet „samtidig“ i den ovenfor citerede Passus intet har indeholdt om Tidspunktet for Erlæggelsen af Aktiebeløbet eller om Følgerne af, at det ikke betaltes i rette Tid. Da nu Citanten ved Skrivelsen af 14. November 1906 uden Forbehold har faaet Løfte om Gage fra 1. Januar 1907, da det for en væsentlig Del maa antages at skyldes de Indstævnets eget Forhold, at Citantens Indbetaling af Aktiebeløbet trak ud, og da Citanten efter det foreliggende i hvert Fald maa antages med Rette at have kunnet gaa ud fra, at han havde Henstand med Indbetalingen, maa de Indstævnte være pligtige at betale Citanten, der stadig overfor Selskabet har holdt sig til Disposition, det af ham fordrede Beløb med Renter som paastaet, samt Sagens Omkostninger med 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. 102/1907, afsagt d. 20. Novbr. 1907. Tiltalte J. M. J. rømte i Filadelfia sammen med 6 andre Fyrbødere fra S/S. „Arkanaas“, med hvilken han havde været forhyret som Fyrbøder paa ubestemt Tid.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 103/1907, afsagt d. 20. Novbr. 1907. Tiltalte H. P. N., der d. 12. Marts d. A. var bleven udmønstreret med S/S. „St. St. Blicher“ som Fyrbøder

paa ubestemt Tid, rømte i Nykjøbing F. d. 30. Marts d. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger samt til at betale Sagens Omkostninger.

Hvilke er Skibsførernes store Opgaver?

Vi har modtaget følgende:

Først for nylig er »Dansk Søfartstidende«s Nr. 35 kommet mig i Hænde med Kapt. A. N. Petersens Svar paa ovenstaaende Spørgsmaal. Jeg finder Kapt. P's Svar korrekt. Et indgaaende Svar paa dette Spørgsmaal hører vel nærmest hjemme i et Foreningsorgan, og dette beviser, at der indenfor Standen er Trang til et saadant, men saa længe »Dansk Søfartstidende« velvilligt vil aabne sine Spalter for os, er der jo intet til Hinder for at benytte denne Imødekommenhed. Al Bladet skal vedblive dermed, er vel mere, end vi med Billighed tør vente.

Det forekommer mig imidlertid, at Kapt. Petersen mener at se en Fare for Skibsførerne i en eventuel Omordning af Søloven, og i saa Fald maa jeg tillade mig at være af modsat Mening. Jeg mener nemlig at se en af Skibsførernes store Opgaver netop i dette: at arbejde hen til en Omordning af Søloven, saa vi igen kan faa Lovordnede Forhold om Bord og fast Grund under Fødderne. Thi at Sølovens Bestemmelser om Førernes Rettigheder og Myndighed om Bord er saa godt som illusoriske, i al Fald for adskillige Dampskibsselskabers Vedkommende, behøver vel ikke at paavises. Derimod praktiseres de jo endnu af og til med Hensyn til Førernes Ansvar, hvad vi har set af adskillige Søretsdomme.

Men for at faa lovordnede Forhold om Bord maa et af to finde Sted: Enten maa Forholdene ordnes efter Loven, som den nu en Gang er, eller ogsaa maa Loven omordnes efter Forholdene, som de er og kan ventes at blive i en overskuelig Fremtid. Nu er der vel ikke mange, der tror, at Forholdene om Bord igen kan bringes tilbage i de gamle Folder, som Søloven i dens nuværende Skikkelse hjemler. Efter den Fart og Retning, som Udviklingen paa Skibsfartens Omraade har taget, er dette jo en Umulighed, og — Haanden paa Hjertet — hvor mange Skibsførere er der, som ønsker at beholde en Sølov med Paragrafer som § 59 og andre, og se den praktiseret i alle dens Konsekvenser. Den Sætning, at Lovene er til for Livets Skyld, og ikke omvendt, turde vel ogsaa finde sin Anvendelse her.

Derfor lad os arbejde for at faa Søloven forandret saaledes, at vi kan støtte os til den; thi at slaa som en Straaemand i juridisk Henseende passer kun daarligt sammen med det store moralske Ansvar, som aldrig kan borttages fra en Skibsførers Skuldre.

For at naa en god Løsning paa denne store Opgave, foreligger der imidlertid først flere underordnede Opgaver, som jeg vil overlade til andre at udtale sig om, blot skal jeg pege paa den allerførste, uden hvilken intet opnaas, nemlig: »Sammenslutning«.

Den 26. Novbr. 1907.

N. Pedersen,
Fører af S/S »Silkeborg«.

gamle Dage, og som vi jo stemmer i med endnu, naar der er tilstrækkelig Stemning til Stede. Men jeg ved ikke, det er altid, som om jeg faar noget bedsk i Munden, naar jeg hører de Ord nu. De lød smukt i gamle Dage, men nu er der ligesom en Mislyd ved dem.

Der er vel i Sangen ikke alene ment, at det var Orlogsskuden, som var Midlet til Danskens Vej til Ros og Magt, men der er vel ogsaa tænkt paa vor mere fredelige Syssel som Koffardisøfolk.

Vi har jo altid forhen været en levedygtig Stand, som forstod at føre Skuden sikkert over Søen og fylde vore Rederes Kasse med gode Dalere, og fremmest i Rækken stod jo Skipperen, som Loven hjemlede den høje Stilling om Bord, som selv valgte sit Skibsmandskab, og der gjaldt det i første Række at vælge Folk, som han kunde arbejde sammen med til Gavn og Gode for Skib og Reder. — Ja, det maa have været gode gamle Dage. —

Naar man nu til Dags læser i »Dansk Søfartstidende« om Skibsførernes store Opgaver, om Spiritussagen og Masser af andre Sager, saa synes det jo næsten, som om der var »something rotten in Denmark«, i det mindste hvad Skibsførerstillingen angaar, og det er jo ogsaa der, at Skoen trykker. — »Væk med Trykkel!« Dette maa være Skibsførernes store Opgave, eller lad os i det mindste gøre et ærligt Forsøg derpaa.

Gaar Skuden paa Grund, gaar den for langsomt over Søen, faar den for ringe Last med, er Udgifterne for store, ja og i Masser af andre Tilfælde, og for Resten i alle Tilfælde, naar det gaar galt, saa faar Skipperen paa Pukkelen af Rederen. Er det galt med Kosten om Bord, og det er det jo næsten altid, saa faar han paa Pukkelen af baade Officerer og Mandskab. Hovmesteren, som i de fleste Tilfælde har Kosten i Entreprise eller passer denne for en Skibshandler, ansættes jo enten af Inspektøren eller af Skibshandleren, og ikke, som Loven hjemler, af Skipperen, og — gør Skipperen saa Vrøvl over Kosten, saa maa han høre ilde af Inspektøren eller — Gud hjælpe os — af Skibshandleren.

Ja, vi har nok af Opgaver at tage fat paa, baade store og smaa.

Fra en vis Side er det en Gang blevet betonet, at Mestrene er i Besiddelse af en højere Dannelsesgrad end vi Dækofficerer. Jeg mener nu, at det kan være Hip som Hap, og om end Kundskaber vel nok er Grundelementet i al Dannelse, tvivler jeg dog stærkt om, at Navigationsvæsnets Omordning vil bøde paa denne Mangel. Vilde her ikke ogsaa være en af Skibsførernes store Opgaver?

Til Slut tillader jeg mig at rette et Spørgsmaal til en af mine ærede Kolleger. I »Dansk Søfartstidende«s Nr. 38 læser jeg et Indlæg af Kapt. Meinerts S/S. »Elba«, hvori han paa en noget spottende Maade opholder sig over den Bevægelse, Kapt. N. W. Schmidt har rejst imod »Spiritushandel i danske Dampskibe«. Er Kapt. Meinerts bemyndiget til at gøre sig til Talsmand for de c. 350 danske Skibsførere, som har holdt sig passive i denne Sag?

M.

Fragtmarkedet.

Blandt de hjemgaaende Markeder har egentlig kun La Plata holdt sig, medens Nordamerika, skønt Begæret efter Tonnage var ret livligt, delvis har givet lidt efter i Raterne grundet paa det mer end rigelige Tilbud af Dampere, som har været villig til at gaa i Ballast over Atlanten. Paa dette Par Undlagelser nær viser alle andre hjemgaaende Markeder forøget Flovhed, og der er des-

Fra en færende Skibsfører har vi yderligere modtaget følgende:

»De Danskes Vej til Ros og Magt« o. s. v. Saaledes lyder jo i en af vore Fædrelandssange, som vi sang i

være ikke den ringeste Udsigt til nogen Bedring paa denne Side Nytaar. Sortehavet og Middelhavet ligger fremdeles under al Kritik slet, og Masser af Dampere, som lossede Kul i den vestlige Del af Middelhavet, er derfor bleven dirigeret tilbage til England i Ballast, men dette har yderligere skadet Forholdene, idet Kulfragterne fra England trykkedes af al denne ekstra Tonnage, og saavel paa Vestkysten som paa Østkysten kan Kulraterne til Middelhavet godt siges at være gennemgaaende 6 Pence à 1/ lavere pr. Ton end Ugen i Forvejen, samtidig med at Ekspeditionerne bliver daarligere. Ogsaa til Østersøen og Danmark er Kulfragterne faldet ganske betydeligt i Ugens Løb, gennemsnitlig vel c. 6 Pence pr. Ton, og hvad Returlasterne fra Østersøen angaar, da er de gennemgaaende saa slette nu, at de næsten ikke er værd at røre ved. Denne Nedgang i Østersøfragterne er kommen saa pludseligt som vel sjældent før, og hvis der ikke snart kommer et Omslag til det bedre baade i Nord- og Østersøfragterne, turde det sikkert for mange Baade være billigere at lægge op end at vedblive at sejle, thi fraset de elendige Fragter er Bunkerullene tillige stadig meget dyre. Lønningerne er højere end de var i de nærmest foregaaende Aaringer, Ekspeditionerne paa Kulpladserne er for det meste daarlige og »last not least« risikerer Dampene meget let at faa lange Rejser paa denne stormfulde Aarstid. I tidligere Aar er det kun faa danske Redere, som har lagt nogle af deres Dampere op i de sløjeste Maaneder, men maaske kommer vi til at se en Del oplagt Tonnage denne Vinter.

Det østlige Marked har yderst lidt at byde paa, og Flovheden er meget freintrædende. Kalcutta er nominel paa Basis af 13/6 à 15/ Dodvægt til udsøgt Havn pr. Januar. Kurrache og Bombay lager næsten ingen Dampere. For Ris har der været sluttet lidt pr. Februar til 20/ Holland, 21/3 O. C. fra Birma.

Sortehavet ligger uforandret flovt, og kun meget faa Befragninger har fundet Sted, da Ladning er knap. Raten fra Odessa eller Nikolajeff er kun 6/ til London eller Rotterdam, fra Kherson 6/3 og fra Sulina 6/3 à 6/4¹/₂, 1¹/₂ d mere til Hamburg. Fra Sulina betalles for en prompt 4,000 Tons Baad 8/ een, 8/3 to, 8/6 tre danske Havne.

Middelhavet kan næsten ingen Dampere lage, og navnlig kniber det med at skaffe Last til Baade paa over 3,000 Tons, hvorfor en Mængde gaar til Amerika eller tilbage til England i Ballast. Saa godt som alle de Laster, der nu bydes, giver Tab, og dog slutes der vedblivende mange Dampere ned med Kul, til Trods for, at Kulfragterne daglig falder. For Erts fra Carloforte betalles 13¹/₂ à 14¹/₂ Fres. til Antwerpen paa »full terms«, og disse sluger det meste. Bilbao er uforandret paa Basis af 4/7¹/₂, Middlesbro, 4/10¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika har været Hovedbefragteren i den forløbne Uge, og til Trods for det betydelige Udbud af Tonnage har Raterne gennemgaaende holdt sig. Der blev sluttet en Række Dampere for Korn pr. Decbr./Januar til 2/1¹/₂ fra Baltimore eller Filadelfia til udsøgt Havn, U. K. eller Kontinentet, Option 2/3, Kjøbenhavn eller Hamburg, 2/6 for mindre Baade C. f. O. Fra Savannah er Raten for Bomuld etc. lidt lavere, idet der sidst sluttedes til 31/3, medens Wilmington har gentaget 27/6.

Golfen tog Baade paa Netto Charter til 10/9 pr. December til U. K. eller Kontinentet, og for Korn betalles 2/6 til udsøgt Havn. Tømmerfragter er rigeligere paa Basis 78/9 Sapelo, 85/ til Kontinentet og U. K. For Dampere i Maanedesfragt sluttedes noget til 4/4¹/₂ à 4/7¹/₂ for Hjemture over Atlanten.

La Plata Markedet har kun vist liden Aktivitet, men Høstudsigterne er ganske overordentlig lovende, og det ventes, at der skal blive en endog usædvanlig stor Eksport baade af Hvede, Majs og Hørfros. Pr. denne og næste Maaned synes der at skulle blive lidt mere Begær, men pr. Februar har der været sluttet noget paa Basis af 14/6 fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet, 16/6 à 16/9 fra

San Lorenzo Grønsen og 16/ fra Bahia Blanca. Fra sidstnævnte Sted betalles endvidere 16/3 for nogle store April Baade. Det lader til, at La Plata bliver det Sted, hvor Redere med store Dampere maa søge deres væsentligste Tilflugt i denne Vinter.

Østersømarkedet er pludselig faldet fuldstændig sammen, da Laster er knappe, samtidig med, at fragsøgende Tonnage er overordentlig rigelig, og de Rater, som for Øjeblikket er uopnaaelige, levner i de heldigste Tilfælde en ubetydelig Fortjeneste. Trælaster fra Botten kan der nu ikke mere regnes med og fra de russiske og tyske Havne findes ikke mange Laster, ej heller meget Korn, eller Hør. Raten for sidstnævnte Varer er 18 Fres. til Dunkerque eller Ghent. For D/B fra Riga, Windau eller Libau er betalt 22/ à 23/, til London eller Kulhavn paa Østkysten, 29/ D/B. 1/5 Boards Riga/Manchester, 40/ pr. Favn (343 Kbf. Kortprops), Windau/Westhurtlepool, 28 Fres. (216 Kbfd.) Windau/Calais. Fra Königsberg notes 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, og for Sukker fra Neufahrwasser til London 15/6 à 5/9, men Ladning er knap.

Kulfragterne er, som alt omtalt, flovere og i de fleste Retninger faldet betydelig, grundet paa det store Tilbud af Tonnage. Blandt Befragninger fra Østkysten nævner vi: 5/6 Fife/Stockholm (2500/3100), 4/7¹/₂ Fife/Swinemünde (1700), 4/7¹/₂ Fife/Neufahrwasser (2000), 4/9 Tyne/Lübeck 2800, 6/ Burntisland/Kiel (1300), 5/ Tyne/Malmø (1700), 4/4¹/₂ Dunston/Kjøbenhavn (2000), 4/ Forth/Rotterdam (1400), 4/7¹/₂ Tyne/Bordeaux (2100), 6/1¹/₂ Tyne/Lissabon (1000), 6/9 Tyne/Kartagena (1100), 6/9 Tyne/Genua (3900), 7/ Tyne/Savona (2700), 6/3 Tyne/Malta (2400), 7/10¹/₂ Blyth/Aleksandria (2600), 12/ Tyne/St. Croix (650).

Fra Cardiff sluttedes der bl. a. til 5/6 Frederikshavn (1000), Fres. 5/ St. Nazaire (3500), 6/ Gibraltar (1500), Fres. 7.75 Marseille (4800), Fres. 7.50 Algier (2800/3700), 7/9 Messina (2200), 6/9 Genua (4500), 7/6 Port Said (3500), 8/ Alekandria (5300), 7/6 Dakar (4000), 6/3 Las Palmas (4300), 10/ La Plata (4/5000).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke nogen væsentlig Forandring fra sidste Uge, udover at Besejling af Østersøen nu maa betragtes som sluttet for denne Sæson, og at Omraadet for Besejling derved er indskrænket. Det er vanskeligt at anbringe den fremkomne Tonnage for Udfragter. Danmark, Vestsverig og Østnorge er mal uden noget nævneværdigt nyt Salg af Trælaster, ligesom anden Ladning ogsaa er sparsom. Returfragter Vest fra tør kaldes forholdsvis bedre end Turfragter, idet der er forskellige Ladninger fremme i det vestlige, men der er Mangel paa Kullaster og Raterne er lave.

I den følgende Uge er bl. a. afsluttet følgende: 120 Sldr. D/B. Boards Gøteborg/Plymouth 27/6, 120 Sldr. D/B. Boards Norrköping/Dartmouth (Kombinationslast) 27/6, 210 Tons Oljekager Dunkerque/Danmark 12 Fres., 370 Tons Kul Wemyss/Bremerhafen Lstrl. 7.10, 340 Tons Kul Grimsby/Kalundborg Lstrl. 7, 270 Tons Clay Plymouth/Danzig 13/, 300 Tons Clay Charlestown/Hamburg 8/6, 200 Tons Kul Boston/Rudkjøbing Lstrl. 8.10, 150 og 196 R. T. Is Kristianiafjord/Southampton (Kombinationslaster) 8/, 148 R. T. Olje Candia/Storbritanien 47/6, 300 Tons dw. Sukker Hamburg/Exeter 9/, 134 R. T. Is fra Kristianiafjord/Ramsgate 8/.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da ligger Fragtmarkedet ret mal næsten overalt. Rügenwalde og Colberg kan vel endnu optage nogle Skibe, dels for Havre, dels for Rug, og Rostock kan placere enkelte Skibe paa 80 og 100 Tons Rug, men det er ellers flovt fra denne Plads. Fra Wismar blev gennemført 6 à 6¹/₂ M. for Havre, og fra Haderslev søges flere Sejlere, ligeledes for Havre, til 5¹/₂ M., alt til danske og sydsvenske Havne.

ab Kjøbenhavn ligger det lige stille; bl. a. er sluttet til Åhus (Sverig) for Hvede 2 $\frac{3}{4}$ à 3 Kr., Malmø 8 Øre, Halmstad 12 Øre, Falkenberg 15 Øre; for et lille Restparti til Halmstad blev gennemført en noget højere Rate.

ab de svenske Sundhavne er der ingen disponible Laster før efter 15. Decbr., fraregnet til Elben, hvortil der er sluttet til 3 $\frac{3}{4}$ og 4 M.

Fra Sø og Land.

Fano Navigationsskole. Med den nu afsluttede Eksamen for tredje Termin har der i 1907 været indstillet 17 Elever til den almindelige Styrmandseksamen, hvoraf 13 bestod, og til den udvidede Styrmandseksamen: I Navigation 17 (16 bestod), Geografi og Vejrlære 19 (16 bestaaet), Engelsk 17 (17 bestaaet), Soret og Handelsvidenskab 19 (18 bestaaet) og til Fiskerskipperproven 1 (1 bestaaet).

Fra Portland skrives til os: Jeg undlader ikke at meddele, at jeg den 19. November paa 48° 31' N. Br. 5° 19' V. Lgd. passerede en Bjælke c. 25 Fod laug og c. 16 Fod i Omkreds. Bjælken havde ligget længere Tid i Vandet og var overgroet med Langhalse. Bjælken ligger meget farligt for Sejladsen Engelske Kanal—Kap Fenisterre.

A. A. Jensen.
Fører af S/S. »Sealia«.

Det danske Konsulat i Liverpool har indberettet, at dansk Sømand J. Andersen, 26 Aar gammel, paa Dampskibet »Pinwood« af Liverpool, er afgaaet ved Døden ved et Fald fra Masten den 26. Maj d. A.

Oplysning om Afdødes Slægt og Hjemsted bedes sendt skriftligt til Udenrigsministeriet.

I Følge »Bürsen Courier« har Hamburg—Amerika Linien købt Patentretten til Schliecks Gyroskop, et Apparat til Formindskelse af Dampskibes Slingring. — Samtidig har Selskabet overdraget Vulkan Værftet ved Stettin at konstruere et Gyroskop til Anbringelse i Damperen »Silvana«, der maaler 804 Tons Brutto. Omkostningerne herved siges at beløbe sig til Lstrl. 7,500.

Det engelske Skibsbyggerfirma Swan, Hunter & Wigham Rickardson har erhvervet Dr. Schliecks Patent for alle Lande med Undtagelse af Tyskland.

Trafiken paa Santos er, efter hvad tyske Blade meddeler, i stadig Tiltagen. Havnen er den bedste i Brasilien, og bortset fra Buenos Aires findes der her de bedste Kajanlæg i hele Sydamerika. I Lobet af den nærmeste Fremtid vil den samlede Kajlængde i Santos komme til at beløbe sig til omtrent 2 $\frac{1}{2}$ engelsk Mil.

Vejle, 3. December. (Ritz. Bur.) Sømand Poul Lauridsen, der var forhyret med Skonnerten »Niels« af Vejle, er paa Rejse fra Halmstad til Lübeck faldet over Bord og druknet. Han var 21 Aar gammel og hjemmehørende i Vejle.

Ugens Havarier.

Hertha, Barkslib af Kolding, paa Rejse fra San Juan til Rotterdam med Mahogni- og Cedertræ, har været i Kollision med svensk Skonnert »Henning«, som var paa Rejse fra Colou til Antwerpen med Huder. Begge Skibe er i beskadiget Stand indkommen til Fal-mouth.

Ceres, Galease af Halmstad, er d. 27. f. M. ankommet til Kalundborg Red med forskellig Skade, som Skibet har lidt i en stærk Storm ved Romso, hvor Ankeret samt 20 Favne Kæde gik tabt.

Margaretha, Skonnert af Hamburg, er d. 29. f. M. indslæbt til Helsingør Red med forskellig Soksade.

Noberto, Dpsk. af Grangemouth, paa Rejse fra Hjemstedet til Restock med Kul, fik i Nærheden af Læso Skade paa Akselen (Skruen gik løs); men Skibet kunde dog ved egen Hjælp uaa ind til Frederiksbavn, hvor det gik til Ankers.

Vera, Dpsk. af Riga, paa Rejse fra Blyth til Hjemstedet med Kul, blev d. 27.7 f. M. af Svitzers indslæbt til Helsingør med brækket Aksel; maa losse og reparere.

Fortuna, Galease af Graasten, kom paa Rejsen fra Bandholm til Randers med Trælast paa Grund ved Skalo Nebber, Nordkysten af Lolland. Svitzers bragte Skibet flot og ind til Korsør, tilsyneladende ubeskadiget.

Lituanian, Dpsk., der var til Reparation hos Burmeister & Wain efter Grundstødning paa Hammeren, kom ved Afsejling herfra til Libau paa Grund paa den Nordre Mole, men kom ved Assistance snart flot og maatte returnere til Burm. & Wain; Skaden er dog ikke betydelig.

Ellen, Skonnert af Aroskjøbing, kom paa Rejsen fra England med Kul paa Grund ved Hals.

Familien, Skonnert af Kalmar, kom paa Rejsen fra West Hartlepool til Ystad med Kul i Kollision med en ud for Taarbæk for Anker liggende svensk Skonnert »Sif« og fik en Del Skade.

Mercur, Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Alloa til Halmstad med Beg strandet d. 26. f. M. paa Læso Nordkyst. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Norden, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, strandede paa Adler Grundten, maa nu betragtes som totalt forlist, idet Svitzers har opgivet Bjergningen. Alle om Bord værende er reddede. Skibet, der er bygget 1896 i Stokton, maalte 1,590 Netto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428. Larsens Plads. Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



NEW YORK STENP. FABR. KANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 3. Decbr.) Adolph Andersen, Schubert, p. Brunsbüttel 2. ds. for Rouen. — Alexandra, Kyllsbech, p. Dartmouth 28. Novbr. for Boston. — Algarve, Borries, ank. Nizza 30. Novbr. fra Swansea. — Anglo Rane, Wicneke, ank. Antwerpen 29. Novbr. fra Riga. — A. N. Hansen, Paaske, afg. herfra 30. Novbr. til Riga. — Antwerpen, Madsen, ank. Tunis 30. Novbr. fra Havre. — Arkansas, Jacobsen, ank. hertil 2. ds. fra Filadelfia. — Arno, Strubberg, afg. Rotterdam 1. ds. til Methil. — Axelhuus, Soeberg, ank. hertil 2. ds. fra Libau. — Baron Stjernblad, Kofoed, ank. Riga 2. ds. herfra. — Beira, Lunge, afg. Denia 2. ds. til Malaga. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Rouen 19. Novbr. fra Riga. — Chr. I. X. Holm, ank. hertil 3. ds. fra Pillau. — Dagmar, Bøgvad, ank. Genoa 29. Novbr. fra Newcastle. — Douro, Mortensen, p. Dartmouth 2. ds. herfra. — Esbjerg, Strufve, ank. Gefle 1. ds. fra Stockholm. — Florida, Andersen, afg. herfra 25. Novbr. til Filadelfia. — Fredrik, Thomsen, ank. London 2. ds. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Wiborg 24. Novbr. fra Trångsund. — Georgios I, Sørensen, p. Brunsbüttel 2. ds. for Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 30. Novbr. til New York. — Hengest, Harder, afg. Valencia 26. Novbr. hertil. — Hjelm, Sørensen, afg. Stettin 1. ds. til Kristiania. — Holar, Svane, ank. Reval 29. Novbr. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Riga 1. ds. til Antwerpen. — Jolantha, Simonsen, ank. Newcastle 3. ds. fra Hull. — Kasan, Hansen, ank. London 1. ds. herfra. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 22. Novbr. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Riga 26. Novbr. herfra. — Kursk, Gommosen, p. Brunsbüttel 2. ds. hertil. — Laura, Aasberg, dokker i Helsingør. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 1. ds. fra Windau. — Louise, Kruse, ank. Riga 2. ds. herfra. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 30. Novbr. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 1. ds. fra Boston. — Morso, Oest-Jacobson, afg. Norrköping 2. ds. hertil. — Nicolai II, Kaas, ank. Boston 24. Novbr. fra Kna. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ank. Libau 29. Novbr. fra Reval. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 30. Novbr. fra La Roebelle. — O. B. Suhr, Frisenette, p. Brunsbüttel 2. ds. hertil. — Omsk, Jensen, ank. Hull 29. Novbr. fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 27. Novbr. fra Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Libau 2. ds. herfra. — Pregel, Petersborg, ank. Antwerpen 28. Novbr. fra Riga. — Riberhus, Bonnelykke, afg. herfra 3. ds. til Riga. — Skalholt, Larsen, afg. Danzig 2. ds. hertil. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 28. Novbr. til Swansea. — Thyra, Mikkelsen, afg. Messina 30. Novbr. hertil. — Tiber, Beck, p. Dartmouth 29. Novbr. hertil. — Tyr, Thanning, afg. herfra 3. ds. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiania 3. ds. hertil. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Riga 1. ds. herfra. — Viking, Meyer, ank. Danzig 2. ds. herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Cardiff 23. Novbr. til Las Palmas. — Michail Ontchopkoff, Harboe, ank. Cetta 23. Novbr. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 1. ds. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Pozzuoli 27. Novbr. til Savannah. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Methil 1. ds. — Excellence Pioske, Brandt, ank. London 27. Novbr. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Libau 30. Novbr. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Girenti 1. ds. — Alexander Shukoff, Dahl, afg. Kjøbenhavn 30. Novbr. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 1. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Newcastle 28. Novbr. til Swinemünde.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. London 2. ds. — I. N. Madvig, Halm, ank. Gand 1. ds. — Hamlet, Reese, ank. Methil 27. Novbr. — Helge, Olsen, afg. Newcastle 30. Novbr. — Rolf, Olsen, ank. Rotterdam 2. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, ank. Bremen 29. Novbr.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Liverpool 29. Novbr. — Nancy, Nielsen, ank. Antwerpen 1. ds. — Nautik, Nielsen, ank. Ostende 26. Novbr. — Nordsoen, Gram, ank. Granton 1. ds. — Nexos, Basse, ank. Bremerhaven 1. ds. — Fylla, Christensen, ank. Sevilla 27. Novbr. — Gerda, Iversen, ank. Hudiksvall 1. ds. — Hebe, Pedersen, ank. Reval 2. ds. — Cito, Thøgersen, afg. Brake 30. Novbr. til Grimshy. — Napoli, Brinch, ank. Osearskamm 1. ds. — Bodil, Larsen, ank. Methil 28. Novbr. — Dagmar, Mathiasen, ank. Esbjerg 1. ds. — Norma, Nielsen, ank. Königsberg 2. ds. — Alfa, Lauritsen, afg. Antwerpen 1. ds. til Methil.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Calais 28. Novbr. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Honfleur 25. Novbr. — England, Andersen, afg. Svendborg 3. ds. — Holland, Poulsen, ank. Methil 2. ds. — Rusland, Madsen, ank. Goole 2. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Rotterdam 22. Novbr. — Ekliptika, Henningsen, afg. Swinemünde 3. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Newcastle 30. Novbr. — Urania, Clausen, ank. Hull 29. Novbr. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 26. Novbr.

Vulcan. Vuleau, Nielsen, afg. Swinemünde 2. ds. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 30. Novbr. — Paris, Tholander, ligger i Kjøbenhavn. — Bryssel, Schmidt, ank. Ghent 1. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 27. Novbr. —

Wien, Brink, ank. Lübeck 1. ds. — Roma, v. Thun, ank. Rotterdam 1. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Methil 2. ds. — Carl Heeksher, Starek, ank. Dunkerquo 30. Novbr. — Normania, Eriksen, ank. Oxeløund 29. Novbr. — Livonia, Skov, ank. Windau 29. Novbr.

Østersøen. Gratia, Sørensen, afg. Sealau Harbour 30. Novbr. til Neufahrwasser.

Union. Gallia, Nielsen, ank. Kalundborg 1. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Burntisland 2. ds. til Stettin. — Sarmatia, Pedersen, afg. Reval 27. Novbr. til Rotterdam.

Inga. Flandria, Nielsen, ank. Sundsvall 29. Novbr. — Carbonia, Mathiasen, ank. Blyth 30. Novbr. — Estonia, Winckler, ank. Tynen 3. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Methil 30. Novbr. til Lübeck. — Selandia, Troensegaard, ank. Bandholm 28. Novbr. — Secalia, Jensen, ank. Stettin 27. Novbr. — Boscia, Skovgaard, ank. Helsingør 2. ds.

Det estasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Suez 15. Novbr. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Suez 3. ds. — Bintang, Gabe, ank. Antwerpen 1. ds. — Cathay, Jensen, ank. Kjøbenhavn 7. Novbr. — Tranquebar, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 30. Novbr. — Indien, Berg, afg. Colombo 2. ds. — Birma, Prahl, afg. Pulo Laut 30. Novbr. — Sibirien, Madsen, ank. Zanboanga 24. Novbr. — St. Lucia, de Fine Licht, ank. Bangkok 18. Novbr. — Cambodia, Knudsen, afg. Stettin 30. Novbr.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Dominico 30. Novbr. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 26. Novbr. — St. Croix, Christensen, afg. Portland 23. Novbr.

Æra. Energi, Svane, ank. Bandholm 2. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Ghent 28. Novbr. — Helene, Sørensen, ank. Methil 1. ds. — Agnete, Forup, ank. Grangemouth 3. ds. — Hormia, Hansen, ank. Aarhus 2. ds. til Methil. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Methil 29. Novbr. — Alice, Schultz, afg. Methil 3. ds. til Korsør. — Bornholm, Abrahamsen, afg. Kiel 25. Novbr. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, afg. Newcastle 30. Novbr. til Kiel.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Mathiasen, ank. Ghent 30. Novbr. — St. St. Blichor, Christensen, ank. Nykjøbing F 2 ds. — Hans Tavsen, Klaborg, afg. Kotka 30. Novbr. — Chr. Christensen, Olsen, ank. Grimby 2. ds. — N. G. Petersen, Møck, ank. Methil 1. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. La Pallice 2. ds. — Alfred Hage, Møller, afg. Odense 2. ds. — Ajax, Brorsen, af. Odense 1. ds.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Windau 29. Novbr. til Hull. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 30. Novbr.

Frem. Austa, Bagger, afg. Blyth 3. ds. til Kjøbenhavn. — Vera, Thing, afg. Libau 29. Novbr. til Rotterdam. — Freja, Nielsen, ank. Burghed 2. ds. — Hertha, Rasmussen, afg. Rügenwalde 3. ds. til Malmø.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, passerede Kjøbenhavn 3. ds. for Udevalla. — Tor, Hårstedt, ank. Kjøbenhavn 30. Novbr.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, ank. Hull 2. ds. — Lady Furness, Clausen, afg. Karrebæksminde 30. Novbr.

Europa. Europa, Hansen, afg. Swinemünde 3. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Windau 2. ds. — Frankrig, Friis, afg. Libau 28. Novbr. — Belgien, Nielsen, ank. Frederikshavn 1. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, afg. Newport 27. Novbr. — Sigurd, Petersen, ank. Hull 27. Novbr. — L. H. Carl, Petersen, ank. Rouen 25. Novbr. — Erik II, Mahcke, afg. Frederikshavn 4. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. Ghent 29. Novbr. — Pan, Petersen, afg. Sundsvall 29. Novbr. — Uffe, Lorenzen, ank. Calais 28. Novbr. — Kund II, Meyer, ank. Tunis 29. Novbr. — Danmark, Kraemer, ank. Sunderland 29. Novbr. — Ragnar, Holst, ank. Calais 26. Novbr. — Skjold, Stabell, ank. Calais 30. Novbr. — Halfdan, Hansen, afg. Honfleur 2. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. Sunderland 2. ds. — Svend II, Jensen, afg. Trångsund 29. Novbr. — Harald, Schmidt, ank. Bougie 30. Novbr. — Magnus, Hveysel, ank. Bordeaux 25. Novbr. — Ivar, Juul-Larsen, ank. Kallerød 28. Novbr.

Viking. Bjorn, Danholt, afg. Lovisa 30. Novbr. — Vagu, Mahcke, ank. Sealau Harbour 30. Novbr. — Ulf, Droscher, ank. Penarth 30. Novbr. — Leif, Huus, afg. Koja 1. ds.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Oran 28. Novbr. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Phillipville 2. ds. — Martha, Christensen, afg. Sealau 27. Novbr. — Elna, Rathje, ank. Almeria 29. Novbr. — Therese, Larsen, ank. Toulon 2. ds. — Simone, Olsen, afg. Rouen 3. ds. — Jeanne, Løfler, ank. Arzew 3. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Gefle 30. Novbr. — Vera, Risø, afg. Hernæsand 3. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, afg. Burntisland 30. Novbr. — Brattingsborg, Sørensen, af. Alculuano 25. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. West Hartlepool 30. Novbr. —

Fredensborg, Winther, ank. Kjøbenhavn 2. ds. — Frederiksberg, Larsen, ank. West Hartlepool 3. ds. — Jømsborg, Mathiesen, ank. West Hartlepool 2. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Newport 10. Novbr. — Rosenborg, Schultz, afg. Kjøbenhavn 30. Novbr. — Skanderborg, Jensen, afg. Menel 3. ds. — Stengelborg, Lund, ank. Marseille 20. Novbr. — Stjerueborg, Lønd, ank. Dunkerque 29. Novbr. — Søborg, Fischer, afg. Huelva 30. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, ank. Rotterdam 14. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, ank. Kjøbenhavn 23. Novbr. — Marselisborg, Andersen, afg. Ancona 27. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. West Hartlepool 1. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Newcastle 3. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Riga 28. Novbr. — Ulfsborg, Albertsen, ank. Sunderland 1. ds. — Vordingborg, Petersen, afg. Schleswig 1. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. Livorno 1. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Windau 30. Novbr. — Kalundborg, Nielsen, afg. Rotterdam 2. ds. — Taarnborg, Matzen, afg. Kramfors 1. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Methil 2. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Newcastle 30. Novbr.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, ank. Hull 2. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Fairwater 3. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. Bremen 24. Novbr. — Clara, Magleby, ank. hertil 3. ds. — Kai, Kurtzhals, afg. Korsør 30. Novbr. til Grimsby. — Erik, Jakobsen, ank. Aarhus 1. ds. — Axel, Christensen, afg. Libau 1. ds. til Hull. — Josey, Damu, ank. Marseille 30. Novbr. — Hugo, Steen, ank. Tunis 2. ds. — Absalon, Grau, ank. Mahou 3. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. Burntisland 2. ds. — Chr. Gylstorff, Poulsen, ank. Messina 30. Novbr. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. Sunderland 30. Novbr. — Wilh. Colding, Bjarnarson, ank. Kartagena 28. Novbr. — Augustantyr, Holm, ank. Alexandria 3. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Nowfairwater 3. ds. — Farmatyr, Nielsen, afg. Kotka 29. Novbr. til Ghent. — Veratyr, Villadsen, afg. Methil 1. ds. til Lübeck.

Jylland. Ebba, Gregersen, ank. Sfax (Tunis) 2. ds. — Ingrid, Jørgensen, ank. Honfleur 3. ds. — Karen, Uldall, afg. Bremen 29. Novbr. til Swansea.

Sejlskibe.

Esbjerg. Thora, Thomsen, ank. Fleetwood Novbr. — Yrsa, Pedersen, ank. Chatham 28. Novbr. — Iuga, Pedersen, ank. Iviza 3. ds. — Etna, Andersen, ank. Frederikshavn 28. Novbr. — Ella, Nielsen, ank. Harburg 30. Novbr.

Fans. Nordby. Prins Valdemar, Hansen, afg. East London 20. Novbr. til Newcastle N. S. W. — Prinsesse Marie, Pedersen, prajet 11. Novbr. paa 12° N. 26° V. fra Cardiff til Iquique. — Wilhelmino, Lauridsen, ank. London 27. Novbr. fra Lobos Øerne. — Doris Brodersen, Hansen, ank. Falmouth 28. Novbr. fra Punta Arenas, beordret til Bremen.

Rønne. Ansgar, Møller, ank. Frederikshavn 25. Novbr. — Sigurd, Hansen, ank. Karlskrona 26. Novbr. — Nestved, ank. Stolpemünde 28. Novbr. — Bornholm, ank. Flensborg 27. Novbr. — Marie, Cadiz, ank. Rio Grande 30. Novbr.

Svendborg. Dannebrog, Clausen, ank. Kristiania 23. Novbr. — Capella, Hansen, ank. Libau 25. Novbr. — Mercur, Lund, ank. Northolde 26. Novbr. — Cornwall, Petersen, ank. Hamburg 25. Novbr. — Brødrene, Jørgensen, ank. Svaneke 27. Novbr. — Carl Mørch, Mortensen, ank. Helsingborg, 28. Novbr. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. Hamburg 28. Novbr. — Belona, Larsen, ank. Bandholm 27. Novbr. — Magnet, Gommussen, ank. Larvik 27. Novbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Aarhus 28. Novbr. — Activ, Mouritzen, ank. Granton 27. Novbr. — Lindhardt, Madsen, ank. Vemys 28. Novbr. — Yrsa, Rasmussen, ank. Leith 29. Novbr. — Roska, Petersen, ank. Stralsund 28. Novbr. — London, Andersen, ank. Kjøbenhavn 29. Novbr. — Standard, Rasmussen, ank. Charlestown 28. Novbr. — Vesta, Paulsen, ank. Skagens Havn 29. Novbr. — Union, Olsen, ank. Rudkjøbing 29. Novbr. — Skjold, Larsen, ank. Boness 29. Novbr. — Newsky, Nielsen, ank. Königsberg 29. Novbr. — Emanuel, Bentzen, ank. Rudkjøbing 29. Novbr. — Roma, Jensen, ank. Bøge 30. Novbr. — Kamma, Fisker, ank. Fowey 2. ds. — Najadeu, Rasmussen, ank. London 2. ds. — Embla, Peterson, ank. Swinemünde 1. ds. — Cimbria, Nielsen, ank. Kappel 30. Novbr. — Kasper, Hoogsted, ank. Holsted 30. Novbr. — Christian, Jørgensen, ank. Fowey 2. Decbr. — Martin, Wilde, ank. Bourghend 2. ds. — Marie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 1. ds. — Doris, Købke, ank. Stralsund 1. ds.

Æra. Marie, Weber, ank. Hartlepool 26. Novbr. — Eos, Christensen, ank. Calais 26. Novbr. — Nancy, Nielsen, ank. Gelle 27. Novbr. — Johanne, Østermann, ank. London 27. Novbr. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kjøge 27. Novbr. — Vega, Hansen, ank. Karlskrona 27. Novbr. — Marie, Hansen, ank. Pillan 27. Novbr. — Mathilde, Hansen, ank. Boness 27. Novbr. — Maren, Clausen, ank. Kolberg 28. Novbr. — Mariane, Andersen, ank. Aarhus 28. Novbr. — Haabet, Escheu, ank. Leiths Red 28. Novbr. —

Irene pass. Dungeness 23. Novbr. for vestg. — Norma, Christensen, ank. Skutskar 28. Novbr. — Alfa, Madsen, passerede Portland 25. Novbr. paa Rejse fra Hamburg til Newport Mon. — Caroline Koeck, Groth, er ankommen til Laguna de Terminos. — Smart, Christensen, ank. Göteborg 28. Novbr. — Amalia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 29. Novbr. — Wemyss Castle, Baudholm, ank. Rudkjøbing 29. Novbr. — Theodor, Andersen, ank. Kjøbenhavn 28. Novbr. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28. Novbr. — Bertha, Carlsen, afg. Kjøbenhavn 28. Novbr. til Rostock. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Grimsby 29. Novbr. — Arietis, Andersen, ank. Kjøbenhavn 29. Novbr. — Bolgen Friis, ank. Marstal 29. Novbr. — Anne Sophie, Petersen, ank. Marstal 29. Novbr. — Uffe, Andersen, ank. Marstal 30. Novbr. — Ami, Christensen, ank. Marstal 30. Novbr. — Johanne, Stegmann, ank. Marstal 30. Novbr. — Jørgen, Albertsen, ank. Marstal 30. Novbr. — Adele, Rasmussen, ank. Marstal 30. Novbr. — Forældres Minde, Christensen, ank. Fowey 30. Novbr. — Mars, Stegmann, ank. Carlshavn 29. Novbr. — Salvador, Fabricius, ank. Heiligenhafen 30. Novbr. — Abba, Petersen, ank. Swinemünde 30. Novbr. — Sviip, Jensen, ank. Kalmar 29. Novbr. — Salus, Jensen, ank. Langesund 30. Novbr. — Freya, Petersen, ank. Rudkjøbing 30. Novbr. — Castor, Albertsen, ank. Swinemünde 30. Novbr. — Henry, Bager, ank. Karlskrona 30. Novbr. — De tvende Brødre, Boye, ank. Mullerup 30. Novbr. — Ceres, Bager, ank. Kristiania 30. Novbr. — Aerial, Christensen, ank. Warnemünde 30. Novbr. — Bertha, Carlsen, ank. Warnemünde 30. Novbr. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 1. ds. — Martha, Madsen, ank. Libau 1. ds. — Christiane, Bager, ank. Nyborg 1. ds. — Apollo, Albertsen, ank. Travemünde 2. ds. — Herkules, Bager, ank. Stolpemünde 2. ds. — Neptun, Jensen, ank. Travemünde 2. ds. — Argus, afg. London 29. Novbr. til Middelsbørg. — Alta, Albertsen, ank. Pillau 2. ds. — Rigmor, Pedersen, ank. Göteborg 2. ds. — Vigilant, Jakobsen, ank. Sønderborg 2. ds. — Hamlet, Rasmussen, ank. Kirekaldy 2. ds. — Th. Lohse, Boye, ank. Kolberg 2. ds. — M. Haay, Petersen, ank. Figueira 1. ds.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnået. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Manlene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alea. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrene, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Fra 1ste Januar 1908 angives Dybder og Højder i Meter (m), Afstræde i Somil (Sm), Kabellængder (Kbl.) eller Meter (m)

1 Somil = 1 Bredde minut = 10 Kabellængder = 1852 Meter.

Fra 1ste Januar 1908 udvides »Efterretninger for Søfarende« til (uden det tidligere indhold at omfatte Afrikas V.-Kyst og Ø.-Kyst.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sundet. Malmö. Den 10de December 1907 forandres Fyret paa Malmö 0.-lige Pierhoved til at vise rodt Et-Blink hver 1½ Sek.

Bottniske Bugt. Sundsvall. Draghällan. Draghällan Fyr er forandret og viser nu grønt, fast Lys fra c. N. 87° V. til c. N. 37° V., hvidt, fast Lys fra c. N. 37° V. til c. N. 32° V. og rodt, fast Lys fra c. N. 32° V. og ind over Alnölandet.

Finland. Bottniske Bugt. Den 24de November 1907 er Fyrskibet »Plevna« inddraget fra Station.

Gamla Karleby. Möllers Hamn. Et nyt Farvand med 21 Fod er afmærket til Möllers Hamn, N. for Gamla Karleby

Rusland. Libau. Bernaten. Fem sorte og hvide Stager med en nedadvendt over en opadvendt Kost er udlagt i S. og N. med 3 Kbl. indbyrdes Afstand uden for Bernaten Grund. Den N.-ligste ligger N. 71° V. 2,7 Kml., den S.-ligste S. 1° V. 1,3 Kml. fra Bernaten Baake, som ligger paa 56° 22', N. Br. 20° 58', Ø. Lgd.

Tyskland. Kolberg. Kolberg hvide Fyr med Formørkelser er nu flyttet fra det gamle Fæstningstårn til den ny Lodsbygning. Flammens Højde: 50 Fod.

I Folge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Fehmarnbelt« atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget den 30te November 1907.

Fømer-Bælt. Westermarskeldorf NØ. »Marineamt« i Berlin meddeler:

En Skonnert er sunket i 3 Fv. Vand NØ. for Westermarskeldorf Fyr. Masterne er henholdsvis 6 og 16 Fod over Vandet. Vraget vil bli'e afmærket.

Kieler-Fjord. Fra 5te—12te December 1907 afholdes Skyde-

ovelsler i Kieler Fjord fra Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Fm. til Kl. 3 Em. Pladsen, der er spærret fra Kl. 7 Fm., begrænses mod V. af Meridianen gennem Bülk og Kysten mellem Friedrichsort og Bülk, mod N. af Linien Bülk—Fyrskibet »Bülk«—Stein, mod Ø. af Meridianen gennem Stein, mod S. af Linien Friedrichsort—Korügen Bro. Fra 10de—12te December er N.-Grænsen Brodeparallellen 54° 23' N. Br. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Bülk Fyrtaarn, Fyrskibet »Bülk« og Friedrichsort Fyrtaarn, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Fartøjer, med gult Flag for og sort eller rødt Flag paa Toppen, ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Reservefyrskibet »Eider«. Taagesignalet paa Reservefyrskibet »Eider« gives nu som Regel med Sirene, Et-Stod af 5 Sek. Varighed hver 1 Minut. Kun naar Sirenen er i Uorden, benyttes Taagehornet.

Elben. Cuxhaven. Fra 5te—14de December 1907 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien Tønde M—9, mod S. af Linien Altenbruch Kirke—Tønde 17. Fra 9de—14de December er N.-Grænsen Linien Tønde J—Fyrskibet »Elbe IV«—Tønde 7. Naar der skydes, hejses Flag »B« paa Batteriet Grimmerhorn og Varket, hvorfra der skydes, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Dampere med Hamburgs Flag ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

Brunshausen Red. Paa NV.-Enden af Duc d'Albe Rækken paa Brunshausen Red skal tændes et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 8 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 2 Sek., og paa SØ.-Enden et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 6 $\frac{1}{2}$ Kml.

Indtil disse Fyr tændes, brænder paa hver af deres Pladser et grønt Fyr 5 Fod over et hvidt Fyr.

Blankenese. Vraget af Lægteren »Johanna Kichn«, ved Blankenese, er uskadeliggjort for Skibsfarten. Afmærkningen er inddraget.

Weser. Fra 2den—18de December 1907 afholdes Skydeøvelser i Weser. Pladsen begrænses af Linierne Tønde 16—Fedderwarden 3 og Fort Brinkamahof 1—Fort Langlütjen 1. Naar der skydes, hejses Flag »B« paa Fortet, paa Hoheweg og Meyersledge Fyrtaarne; Dampere med rødt Flag ligger ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Anvisninger skal ubetinget følges.

Jade. I Jade er Lystønderne Nr. 1, 4 og 5 ombyttet med Vintersomærkerne.

Fra 1ste—23de December 1907 afholdes Skydeøvelser i Jade. Pladsen begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Linien Tønde 24—den gamle Pumpestations Skorsten. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet hvorfra der skydes og Pladsen er da spærret for al Sejlads.

Fyrskibet »Minsener Sand« er nu flyttet og viser tre hvide, faste Fyr.

Holland. Friesche Zeegat. Slenk. I Slenk har Spidstønde Nr. 16, Babbelaar, nu Ballou. 53° 21' 30" N. Br. 6° 12' 58" Ø. Lgd. Eierland. Den 1ste Januar 1908 slukkes Eierland midlertidige Fyr, og det ny, hvide Fyr med Formorkelser tændes. 53° 11' N. Br. 4° 51', Ø. Lgd.

Zuiderzøe. Urk SØ. Tjalken »Henriette Christina« er sunket SØ. for Urk paa 52° 38' N. Br. 5° 39', Ø. Lgd. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

Texelstroom. De to spidse og de to stumpe, rød og sort tærneede Tønder, der afmærkede Sommeøvelsespladsen i Texelstroom, er inddraget.

IJmuiden. Noorderhoofd. Det grønne og røde, faste Fyr paa Noorderhoofd er forstærket. 52° 28' N. Br. 4° 33', Ø. Lgd.

Amsterdam. De fire Lystønder ved Tommerhavnen i Amsterdam Havn er nu udlagt. Lystønden, som til Forsøg var udlagt paa den V.-lige af disse Lystønders Plads, er inddraget.

Fra 1ste—15de December 1907 afholdes Skydeøvelser fra et Batteri 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Fort Edam. Der skydes mellem N. 62° Ø. og N. 72° Ø. i indtil 13,000 Alens Afstand fra Batteriet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort Edam og Nationsflaget paa Batteriet og et rødt Flag paa Diget N. og S. for Skydefeltet.

Hoek van Holland. I December 1907 skal Taagesignal ved Fyret paa Noorderhoofd gives med Taagehorn, der hver 15 Sek. giver Et-Stod af 2 $\frac{1}{2}$ Sek. Varighed. 51° 59', N. Br. 4° 5', Ø. Lgd.

Det gamle Taagehorn ved Noorderhoofd Inderende skal kun benyttes, naar Taagehornet paa Yderenden er i Uorden og giver da hver 40 Sek. Et-Stod af 3 Sek. Varighed.

Frankrig. Dunkerque. Hills Bank. Hills Bank er tiltaget mellem Tønderne Nr. 4 og 6 c. $\frac{1}{4}$ Kbl. S. efter, saa at Linien mellem Tønderne rører Grunden. 51° 5' 0" N. Br. 2° 25' 55" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Dampere »Ville de Tarragone« er sunket i Havre Forhavn, $\frac{1}{2}$ Kbl. fra S.-Dømmingens Hoved, og Vraget naar $\frac{1}{4}$ Kbl. ud i Lobet. Masterne er over Vandet. Fra den agterste Mast vises, naar Vejret tillader det, et rødt Flag eller en rød Lanterne.

Roches Doures. Barnouic. Taarnet paa Barnouic er fuldført. Det er hvidt, pyramideformet, 32 Fod højt over Vandet. 49° 1' 41" N. Br. 2° 48' 25" V. Lgd.

England. Dover. Paa Grund af den stærke Tidevands Strøm i det V.-lige Indløb til Dover Havn er det farligt at staa ind i Havnen

fra 2 $\frac{1}{2}$ Time for Højvande til Højvande, og at staa ud af Havnen fra 2 Timer for Højvande til 1 Time for Højvande.

Ved det V.-lige Indløb skal rejses en Flagstang, hvorfra der skal gives Signaler for, naar Havnen er klar for indgaende eller for udgaende Skibe, men de har intet Hensyn til Strommens Styrke.

Bristol Channel. Avonmouth. Grunden NNØ. for Cockburn Rock er yderligere tiltaget c. 1 Kbl. ØSØ. efter, der er nu 3 Fv. 11 Kbl. N. 61° V. fra Avonmouth Fyr, 2 Fv. paa dens NØ.-Ende 11 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 58° V. og 1 $\frac{1}{2}$ Fv. paa dens S.-Side 12 Kbl. N. 64° V. fra samme Fyr. Den er rimeligvis nu forbundet med Grunden, som strækker sig ud fra Cockburn Rock. Man skal vise Forsigtighed i Nærheden. Avonmouth Fyr: 51° 30' N. Br. 2° 24', V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Drogheda. Stagen paa South Bar ved Indløbet til Drogheda, River Boyne, er ombyttet med en sort Stumtønde. 53° 43', N. Br. 6° 14' V. Lgd.

Taageklokken er anbragt paa North Bar Stage og ikke paa South Bar Stage.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarc'h. Ar Guisty. Taarnet, der opfores paa Ar Guisty, er nu lidt over Vandet. 47° 45' 38" N. Br. 4° 15' 53" V. Lgd.

Les Landes. Contis. Contis Fyr er forandret. Det viser nu hvidt, fast Lys med Et-Blus hver 30 Sek., Blus 6 $\frac{1}{2}$ Sek., fast Lys 23 $\frac{1}{2}$ Sek. Lysevnen: 28 Kml. for Blussene, 16 Kml. for det faste Lys. Flammens Højde: 160 Fod. 44° 5' 45" N. Br. 1° 19' 9" V. Lgd.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Magdalen Islands. Bird Rocks. Taagesignalet ved Bird Rocks Fyr gives nu med en Diaphon, der hver 2 Minuter giver Et-Stod af 5 Sek. Varighed. Bygningen er hvid med rødt Tag. Hornet er 116 Fod over Vandet og viser ud fra Bygningens Ø.-Gavl.

Førenede Stater i Nordamerika. Maine. Jericho Bay. Deer Island Thorofare. En 12 Fods Klippe er fundet c. 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 72° Ø. fra Grog Island Ø.-Pynt i Ø.-Enden af Deer Island Thorofare. 44° 9' 40" N. Br. 68° 37' 13" V. Lgd.

Isle au Haut Bay. Kimballs Rock ØSØ. En lille 13 Fods Klippe er fundet c. 1 Kbl. N. 88 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Kimballs Rock. 44° 4' 15" N. Br. 68° 40' 55" V. Lgd.

Penobscot Bay. North Haven Island. Pulpit Harbor. 10 Fods Klippen, som i Kortet er angivet 4 Kbl. S. 43 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Pulpit Rock, findes ikke. En 13 Fods Klippe ligger midt i Indløbet til Havnen $\frac{1}{4}$ Kml. S. 29 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Pulpit Rock, som ligger paa 44° 9' 33" N. Br. 68° 56' 30" V. Lgd.

Massachusetts. Boston Bay. Marblehead. Tønderne til Kap-sejlads, Corinth Race Mark Nr. 2, Corinth Race Mark D, Southern Guide og Race, er inddraget.

Rhode Island. Narragansett Bay. Følgende Lystønder i Narragansett Bay er for Vinteren ombyttet med Spirtønder af samme Farve og Nummer: Patience Island Nr. 2 $\frac{1}{2}$, Rumstick Shoal Nr. 1 og Conimicut Middle Ground Nr. 7.

Connecticut og New York. Long Island Sound. Følgende Lystønder er for Vinteren ombyttet med Spirtønder af samme Farve og Nr.: Gardiners Island Nr. 1 G I med en Klokketønde, Hallecks Point Shoal Nr. 10, Hog Neck Nr. 1, Cow and Calf Nr. 10 $\frac{1}{2}$, Northport Bay Entrance Nr. 1, Little Captain Island East Reef Nr. 1, Scotchs Caps Nr. 28 S C, Heu and Chickens Northeast Nr. 1, Fire Island Inlet, Rockaway Inlet West Way Outer Nr. 1 R I og Rockaway Inlet West Way Inner Nr. 1.

North Carolina. »Frying Pan Shoals« Fyrskib NØ. Skouerten »William L. Walker« er sunket i 16 Fv. Vand, 44 Kml. N. 45 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Fyrskibet »Frying Pan Shoals«. 34° 4' N. Br. 77° 12' V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Yucatan. Bank of Campeche. Progresso. Ved Adgangen til Progresso er nu kun 4 $\frac{1}{4}$ Fv., hvor Kortet viser 6 Fv., hvilket sandsynligvis skyldes vulkansk Virksomhed. Forsigtighed bør udvises, naar man nærmer sig Kysten. Progresso: 21° 17' N. Br. 89° 39' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Para Flod. Fyrskibet »Braganza Bank« i Dentre Channel er ombyttet med en Lys-, Klokke- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. Flammens Højde 29 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 0° 25', S. Br. 47° 58', V. Lgd.

Coroa Gaivotas. En Lys-, Klokke- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek., er i 9 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand udlagt 2 Kml. NV. for Coroa Gaivotas. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 10 Kml. 0° 35', S. Br. 48° 5' V. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Coroa Gaivotas er slukket.

Argentina. Rio de la Plata. Fyrskibet »Intermedio«, som viser et hvidt, fast Fyr, er atter lagt paa Station og Reservefyrskibet »Uruguay« inddraget. Synsvidden: 12 Kml. 34° 58', S. Br. 57° 16', V. Lgd.

Fyrskibet »Indio Point«, som viser et fast Fyr med Formorkelser, er atter lagt paa Station, og Fyrskibet »Intermedio«, som laa der, flyttet til sin Station. Synsvidden: 12 Kml. 35° 7', S. Br. 57° 6', V. Lgd.

Chili. Corcovado Gulf. Huafø Island. Paa Huafø Island NV.-Pynt er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 400 Fod. Synsviddens: 25 Kml. 23 Fod højt, hvidt Taarn ved hvidt, to-Etages Hus. 43° 35' S. Br. 74° 45' V. Lgd.

Port Quillon. Den høieste Ledebanke paa Direction Point, Port Quillon, staar 1/2 Kbl. N. 67° V. fra Forbaaken. Holdt overet i N. 67° V. leder Baakerne mellem Chiguao og Velahue Shoal. 43° 11' S. Br. 73° 30' V. Lgd.

En Tonde skal udlægges paa S.-Enden af Chiguao Shoal.

Ancud Gulf. Den røde Spidstønde paa Annistia Shoal er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Kugletønde, mærket »Annistia«, med stribet Ballon. 41° 57' S. Br. 73° 7' V. Lgd.

En sort og hvid vandret stribet Kugletønde ligger nu paa Ø.-Enden af Esmeralda Rock. 41° 48' 0" S. Br. 73° 44' 20" V. Lgd.

En sort Tønde med Cylinder ligger nu paa N.-Kant af Guillermo Rock. 41° 47' 0" S. Br. 73° 42' 30" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. San Felu de Guixols. Det grønne, faste Fyr paa Molén, som bygges ved San Felu de Guixols Havn, er flyttet udad til Yderenden. Flammens Højde: 15 Fod.

Rusland. Krim. Balaklava. Den røde Stumpstønde ved Balaklava Rock, ved Indløbet til Balaklava Havn, er inddraget. 44° 29' N. Br. 33° 36' Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav V.-Kyst. Massaua. Grunden, som paa Kortet er aflagt mellem Smaaoerne Martaban og Dergoman Kibir, findes ikke. 15° 52' 20" N. Br. 40° 9' 35" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea Ø.-Kyst. Yung Hing Bay. On Shan Tin. Chotoku To SØ. Et 2 1/2 Fv. Rev ligger i 5 1/2 Fv. Vand. 5 1/2 Kbl. S. 46° Ø. fra Chotoku To Fyr. 39° 10' 28" N. Br. 127° 26' 50" Ø. Lgd.

Et 2 1/2 Fv. Rev ligger i 5 1/2 Fv. Vand. 6 1/2 Kbl. S. 49° Ø. fra Chotoku To Fyr. 39° 10' 25" N. Br. 127° 26' 57" Ø. Lgd.

Et 2 Fv. Rev ligger 8 1/2 Kbl. S. 52° Ø. fra Chotoku To Fyr. 39° 10' 21" N. Br. 127° 27' 48" Ø. Lgd. Revet har en Udstrækning herfra af 1 Kbl. i VNV. og 2 1/2 Kbl. i ØSO.

Japan. Kyushu N.-Kyst. Tsushima Kaikyo. Okino Shima S. En 1 1/2 Fv. Klippe ligger 5 Kbl. S. 2° V. fra Okino Shima Fyrbaake, paa Revet, som skyder ud fra Okino Shima SV.-Ende. 34° 14' 10" N. Br. 130° 6' 5" Ø. Lgd.

Honshu S.-Kyst. Mikawa Wan. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Landsbyen Mayeshiba, Atsumi Wan Ø.-Side. Flammens Højde: 26 Fod. 34° 46' 43" N. Br. 137° 20' 15" Ø. Lgd.

Gulf of Tokyo. Yokosuka Harbour. Saku Ne og Naka Ne. Saku Ne Tønde er ombyttet med en rød Kløkketønde, der ligger i 5 Fv. Vand. 5 1/2 Kbl. N. 56° Ø. fra Toppen af Kachiriki Zaki og i N. 27° V. fra Caru Shima N.-lige Top. 35° 18' 12" N. Br. 139° 41' 2" Ø. Lgd.

Naka Ne Tønde er ombyttet med en sort Kløkketønde, der ligger i 4 1/2 Fv. Vand. 4 1/2 Kbl. N. 29° V. fra Kachiriki Zaki Top og i N. 61° Ø. fra Hahn Jima (Ha Sima). 35° 18' 17" N. Br. 139° 40' 15" Ø. Lgd.

Yokohama Harbour. Kanagawa. Kanagawa Tønde er flyttet 2 1/2 Kbl. N. hen i 1 1/2 Fv. Vand og ligger nu 3 1/2 Kbl. N. 47° V. fra det røde Fyr paa den N.-lige Bolgebrøder og i N. 14° Ø. fra det grønne Fyr paa Pierhovedet. 35° 27' 51" N. Br. 139° 39' 10" Ø. Lgd.

Honshu NV.-Kyst. Wakasa Bay. Maizuru Harbour. En rød Tønde er udlagt ved Indløbet til Maizuru Harbour, 3 1/2 Kml. S. 79° V. fra Kamuri Jima Top og i N. 47° V. fra det e. 700 Fod høje Nariu Zaki. Tønden ligger ude i e. 6 Maaneder. 35° 40' 20" N. Br. 135° 21' 20" Ø. Lgd.

INDHOLD:

Skoleskibet for Skibskokke. — Kjøbenhavn d. 5. December 1907. — Vejroversigt over Nordatlantenhavet for December Maaned. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Hvilke er Skibsførernes store Opgaver? — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsføretretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børs-kurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTS-PRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden:

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Bredgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Økssler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Landbrugslotteriet

trækkes den 11. og 12. December.
Sidste Fornyelsesdag 9. Decembe-
Fornyelsespris 1/2, Lod 1 Kr., 1/2, Lod 1 Kr. + Stempel 10 Øre.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Tramtes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Effit., A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler
Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.
Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faae Præmier. Agenturer i de fleste Provinssyer.

Post-Adresse: Telegraf-Adresse: Telefon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Decbr. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....		93 ³ / ₄	94
Danmark.....		72	73
Norden.....		91	91 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		65 ³ / ₄	66 ¹ / ₄
Carl.....	91 ¹ / ₂ — ³ / ₄	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
Dannebrog.....		87 ¹ / ₂	88
Skjold.....		65 ¹ / ₂	66 ¹ / ₂
Urania.....		53 ¹ / ₂	54 ¹ / ₂
Union.....		68 ¹ / ₄	69 ³ / ₄
Dampsk. af 1896.....		88 ¹ / ₂	87 ¹ / ₄
Hejmdal.....		100	101
Østasiatiske.....	130 — ¹ / ₄	129 ³ / ₄	130
Østersøen.....		—	—
Nordseen.....		—	—
Gorm.....		—	—
Torm.....		—	—
Inga.....		69	71
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	85 — 84 ³ / ₄	84 ³ / ₄	85
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		99	101
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	83 ³ / ₄	83 ¹ / ₂	83 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.....		86 ³ / ₄	88
4 % — — 2. Serie..	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		85	95 ³ / ₄
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91	93
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ¹ / ₂	92
Aktier.			
Nationalbank.....	149-148 ¹ / ₂ — ¹ / ₂	149	149 ¹ / ₄
Privatbank.....	121 — ¹ / ₄	121	121 ¹ / ₄
Landmandsbank.....	129 — ³ / ₄	128 ³ / ₄	129
Handelsbank.....	135 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	135 ¹ / ₄	135 ¹ / ₂
Grundejerbank.....	101 ¹ / ₂ — ³ / ₄	101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	82 ³ / ₄ — 84	82 ³ / ₄	83
Helsingørs Jærnsk.....		96	97
Sukkerfabr.....	178 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	178 ¹ / ₄	178 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier.....	144 — ¹ / ₄	143 ³ / ₄	144 ¹ / ₂

Vækselkurser d. 3. December 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.40	89.15
London.....	18.35	18.29
Paris.....	72.90	—
Amsterdam.....	151.50	—
Wien.....	76.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. December 1907.

Russiske Noter.....	215.65
4 % Russiske Consols.....	80.00
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	72.25
5 % Mexikanske 1899.....	99.25
5 % Rumænske Stats.....	99.00
4 % — — 1890.....	89.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 30,000, „Danmark“ 10,000, „Norden“ 26,000, „Kbhvn.“ 12,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 24,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 232,000, „Østas. Komp.“ 160,000, „Inga“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Emallien
paalægges varm — ¹/₁₆“
tyk — paa alle saadanne
indvendige Steder i Ski-
bet, der ere udsatte for
brøgt Tæring, f. Eks.
Nærheden af Ked-
lerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom
Farve.
Meget økonomisk for
Lasterum, Bunkers og
Dæk

Anvendt i de største og fineste Skibe
Enerrepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.



Skibsfører Sigurdssens
Patent
Fuldfarts-
Loddeapparat
er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.
Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.
og
Sigurdssens, Nordby, Fanø.

Th. Lang,
Smede- og Maskinværksted
Gasværksbavnen.
Fabrik for selvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

Chr. Holm
Skibshandel
Frederikshavn.
Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservfond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
fleste Proviantsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Auktion over Dampskib.
Tirsdagen den 17. De-
cember 1907 Eftm. Kl. 2¹/₄
afholdes efter Begæring af
Sydfynske Dampskibssels-
skab i Svendborg, Auktion
over Dampskibet „Rolf“,
paa Grund af større Skibes
Anskaffelse. Skibet er vel
vedligeholdt, benyttes stadi-
g i Rute fart med indtil
150 Passagerer og 20 Stor-
kreaturer. Længde c. 80
Fod, Bredde 13¹/₂ Fod,
Dybde c. 7 Fod. Skibet maa-
ler 48 Tons Brutto, 13,62
Netto, 68 ind. Hestekraft,
9 Km. l. Bart. Baad og In-
ventar i Følge Fortegnelse.
Skibet er beliggende i
Svendborg Havn (Fyn), og
Auktionen holdes om Bord.
Nærmere Oplysning ved
Henvendelse til Selskabets
Kontor i Svendborg.

Svendborg Købstads Auk-
tionsret, den 30. Novem-
ber 1907.

O. F. Smith.

Bidrag til Semandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

Søstenslevering.
178 Kbfvn. Søsten (Rive-
sten) til Kjøbenhavns Amts
Landeveje udbydes herved i
Entreprise i større eller mindre
Partier. Betingelser m. m.
udleveres paa Kontoret, Øster-
brogade 5^a, hvor skriftlige
Tilbud, mrk.: „Søsten“, mod-
tages indtil Lørdag den 7.
December Kl. 12.

Amtsvejnspektøren.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5599. Telef. 5598.

Mekanik & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.

Cigaretter, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse Husk.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPE“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufveri förening

Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.

Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overrettsagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retsager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning,
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veitheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

Emil Starck
Skibsmægler.

Åbo. Finland.
Telegr.-adr. „Starcken“.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co., Newcastle,

hvor forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der pantager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 280'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Cartholtermann, Kjøbenhavn.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNI

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART

FORLANG KATALO



**CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBER
LUDVIG BRØNNUM**

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 95

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palm 470 x.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af
TAYLOR'S
Tynos Isoleringmaterier af Infusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)
i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynos Elastic Cement.

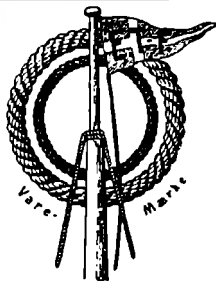
Forlang vort
illustrerede Katalog.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. December 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Losschjul og
Blokke
Davis Farver — Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla — Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indiavej, Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri

København C. Telegr. Adr.: »Burmeisters«, København

Største Flydedok i Norden.

Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.

Tør Dok 470' x 66' x 22'

3 Patent-Ophallingsbeddinger.

Havarister har Fortrinnsret til Dok og Beddinger.

Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

**A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)**

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve

til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

**Otto Monsteds
Margarine**

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.

Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**

Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN ——— Kobbersmedemester

Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: »CHANNEL, Cardiff«, — »CHANNEL, Barry«, — »CHANNEL, Newport«, — »CHANNEL, Sharpness«.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
AT THE SAME TIME.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udlørelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.
Specialteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser. Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestkraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 92

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

Udkommen er 2., udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26^a, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26^a, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søgaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaerst“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 10—2, 8—8 Aften, Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—8.

Berg & Larsen

forbed Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensen Eftf.

Sølvtorvet 4.
Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhr, Barometre, Termometre,
Briller, Pinenez, Kikkerter.

Bjærch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjærch-Jensen.“
Telefon 7262.



Anvendt i de største og fineste Skibe

Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibelinie 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.)

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Den nautiske Afdeling ved Meteorologisk Institut.

Ved Kaptajn C. I. Hansen.

Meteorologisk Institut er delt i 4 à 5 Afdelinger, hvoraf kun de 2 Afdelinger umiddelbart berører Skibsfartens Interesser. Den ene af disse — Vejrtjenestefdelingen — indsamler daglig telegrafiske Oplysninger om de atmosfæriske Forhold, ikke alene fra c. 14 Stationer i vort eget Land, men tillige fra et halvt Hundrede Stationer i Nord- og Europa. Af dette Materiale udarbejdes de bekendte Vejrkort, der viser de Lufttryksminima eller -maxima, der bevæger sig over Nordeuropa, og hvoraf de Søfarende med en vis Grad af Sandsynlighed kan slutte sig til det kommende Vejr. Da disse Oplysninger om Vejret telegraferes til Stormvarselsstationerne i Landet og opslaaes i forskellige Havnebyer, og da Institutet tillige besørger Stormvarsler hejst, har Søfarten stor Nytte af denne Afdelings Arbejder.

Mere intensivt er Skibsfarten dog knyttet til den nautiske Afdeling, og jeg har derfor ment, at det vilde være af Interesse for de Søfarende at faa en Forklaring over de anvendte Arbejdsmaader og af den Nytte, som Skibsfarten har af Afdelingens Virksomhed.

Paa den maritime Kongres, der afholdtes i September 1874 i London, blev det stærkt fremhævet, at tilfredsstillende Resultater med Hensyn til Observationer paa Havet kun kunde opnaas ved en passende Deling af Arbejdet, saaledes at hver søfarende Nation fik et bestemt Omraade til Bearbejdelse. En lille Nation som Danmark kan naturligvis kun delvis tage de store søfarende Nationer til Mønster, fordi det maa skorte paa saavel Materiale som Midler til at løse de store Opgaver, som de store Lande kan stille sig.

Den nautiske Meteorologi beskæftiger sig saavel med Forholdene paa Oceanerne som i de mindre Farvande. Oceanmeteorologien maa for Danmarks Vedkommende indskrænke sig til Atlanterhavet, fordi den Del af den danske Skibsfart, der strækker sig ud over dette Hav, er for ringe til derpaa at grunde selvstændige Undersøgelser. I Atlanterhavet bearbejder imidlertid England Passatagegnene, Tyskland de store Handelsveje fra den engelske Kanal til Nordamerika, og Norge har Ishavet; tilbage bliver da den Del af Atlanterhavet, som begrænses mod Syd af 50° N. Brd., og i det mindste for den Del af dette Farvand, der omfatter Søvejene til Island og Grønland, er der vel næppe noget andet Land, der har saa megen Forpligtelse til at gennemføre Sagen, som netop Danmark.

Danmark har dog ikke alene denne internationale Forpligtelse til at foretage nautisk-meteorologiske Undersøgelser her, men Bearbejdelsen af de paa omhyggelig udførte Observationer grundede Undersøgelser, navnlig omkring Island og ved Grønlands Kyster, kan kun føre til praktiske Resultater for den danske Skibsfart i disse Egne.

Det første Skridt til de danske nautisk-meteorologiske Undersøgelser blev gjort i 1876, da Institutet rettede en Henvendelse til Islands- og Grønlandsfarere om at føre de meteorologiske Journaler, mod at Skibene fra Institutet blev forsynet med Termometre til Maaling af Havets Varme. Omtrent 50 Skibsførere (næsten alle, til hvem Henvendelse skete) gik ind derpaa og gav derved et glædeligt Bevis paa den Interesse, som Skibsførere havde for nautisk-meteorologiske Observationer.

Med Hensyn til Undersøgelserne i vore egne Farvande gik man ud fra, at Fyrskibene frembød gunstig Lejlighed til regelmæssige Iagttagelser af Havets fysiske Forhold, saavel i Overfladen som i Dybden. De fleste ligger paa temmelig dybt Vand, de har en forholdsvis talrig Besætning og rig Lejlighed til at anstille Observationer.

Da Sagen saaledes til at begynde med faldt i saa god Jord, bestemte Marineministeriet — efter at de fornødne

Midler først var bevilget paa Finansloven — ved Skrivelse af 11. Juni 1879, at der skulde oprettes en nautisk Afdeling under det Meteorologiske Institut.

Arbejdet ved den nautiske Afdeling har i Aarenes Løb udviklet sig til at omfatte følgende Hovedopgaver:

- 1) Nautisk-meteorologiske Observationer i Atlanterhavet Nord for 50° N. Brd.
- 2) Nautisk-meteorologiske Observationer i vore egne Farvande.
- 3) Indsamling af Materiale og Udgivelse af en Beretning over Isforholdene i de arktiske Farvande.
- 4) Statistik og Udgivelse af Beretning over Isforholdene i de danske Farvande.
- 5) Ismeddelelsetjenesten i Danmark.
- 6) Særlige Arbejder.

Jeg skal derefter give en Forklaring over disse forskellige Virksomheder.

1. Nautisk-meteorologiske Observationer i Atlanterhavet. For at udføre disse Observationer bliver hvert Skib, hvis Fører erklærer sig villig til at foretage dem, forsynet med Journaler, Vejledning og Termometre. De udfyldte Journaler alleveres efter endt Rejse, eller naar de er udskrevet, til Institutet. I Journalen indføres Dato, Klokketid og paaværende Plads for hver Observation, som helst maa tages hver 4de Time. Selve Observationen omfatter Vindens misvisende Retning og dens Styrke efter Beaufort's Skala 0—12; Skydækket efter Skala 0—4; Vejrets Tilstand, Barometer, Luftens og Vandets Temperatur og i en Anmærkningsrubrik skrives, hvad der ellers kan have Interesse; af yderste Vigtighed er det her at notere alt om Isforhold.

Naar disse Journaler modtages paa Institutet, gennemgaaes de kritisk, og Korrektionen paa de benyttede Instrumenter indføres. Stedangivelse beregnes for hver Vagt (hvis Pladsen ikke allerede er noteret om Bord, hvilket letter Afdelingens Arbejde betydeligt). De opgivne Vindretninger rettes til retvisende og reduceres til den nærmeste af de 16 Hovedstregere. Derefter inddeles Journalen i Hoved- og Bikvadrater i Overensstemmelse med følgende internationalt vedlagte System.

Paa den for omtalte Konference i London i 1874 blev det nemlig vedtaget at inddele hele Jordoverfladen i Felter, hvoraf hvert Felt spændte over 10 Breddegrader og 10 Længdegrader. Et saadant Felt benævnes et Hovedkvadrat og deles aller i 100 Bikvadrater, hvoraf følger, at Siderne i et Bikvadrat er 1 Breddegrad paa den ene Led og 1 Længdegrad paa den anden Led.

Hovedkvadraterne fik fortløbende Numre fra 1 og op- efter, saaledes at fra 1—288 ligger paa den nordlige Halvkugle, fra 300—587 paa den sydlige Halvkugle. Fordelen ved denne Inddeling ses let. Har man f. Eks. opgivet en Overfladetemperatur fra 57° 43' N. Brd. og 14° 12' V. Lgd. er denne Temperatur, taget i Hovedkvadrat, 182, Bikvadrat 74. Bikvadratets Nummer ses dannet, ved at Enerne i Breddegraderne bliver Tæere, og Enerne i Længdegraderne bliver Enere. De danske Kvadrater har Numrene 181—186, 217—222, 253—258.

Observationerne indføres nu paa dertil bestemte Skemaer, saaledes at man for hvert lille Bikvadrat og for hver Maaned for sig faar noteret alle de Observationer, der i Aarenes Løb er taget her paa dette lille bestemte Omraade. Naar saa og saa mange Observationer i Aarenes Løb har dynget sig op, saaledes at man med en til en vis Grad svarende Nøjagtighed kan udlede et Middeltal af alle Observationer, kan man for hver Maaned danne sig

et Billede af, hvilket Vejr man sandsynligvis kan vente sig, hvilken Vind der er den hyppigste, Udsigterne for Taage o. s. v.

Dette store Arbejde kan først ad Aare blive publice-rel, men det skal dog bemærkes, at der for hvert Aar udkommer Særtryk over Temperaturforholdene i de nordlige Dele af Atlanterhavet, hvor Temperaturen for hver $\frac{1}{2}$ Maaned i det afvigte Aar er beregnet for hvert lille Bikvadrat. Dette Særtryk udleveres paa Forlangende til Observatorerne.

Observationerne over Vind, Vejrlig og Barometer bliver benyttet til Konstruktion af synoptiske Kort, et Arbejde, som udføres af Institutets Vejrtenesteafdeling, og som udgives sammen med Deutsche Seewarte i Hamburg. Synoptiske Kort er store Vejrkort, som spænder over et Areal fra Nordamerika til Asien; de udarbejdes for hver Dag i Aaret, men paa Grund af det omfattende Arbejde, og fordi Observationerne først indkommer efter lang Tids Forløb, er de nogle Aar tilbage i Tiden. De er imidlertid af overordentlig Betydning, særlig til Specialstudier over Vejrforhold.

(Fortsættes).

Kjøbenhavn, d. 12. December 1907.

En Fiskerihavn ved Vorupør. En Deputation fra Dansk Fiskeriforening havde d. 5. ds. Audiens hos Konsejlspræsidenten, Finansministeren og Landbrugsministeren for at forelægge et af Firmaet Blom, Saubye og Lerche udarbejdet Forslag til en Fiskerihavn ved Vorupør. De tre Ministre modtog Deputationen velvilligt, og Konsejlspræsidenten udtalte, at man indsaa den foreliggende Sags store Betydning og vilde underkaste den en indgaaende Undersøgelse.

Samme Dag havde Deputationen indbudt Repræsentanter for Pressen til et Møde, paa hvilket Formanden, Kommandør Sølling, gjorde Rede for Planen, som gaar ud paa at bygge en Yderhavn og en Inderhavn med et samlet Areal af 52 Tdr. Land, hvoraf Inderhavnen fylder de 16 Tdr. Land. Det er Meningen, at den ny Læmole skulde indgaa som Led i Yderhavnen. Hele Anlægget vil kunne bygges for en Sum af 9 a 10 Millioner Kr. Tilsandring frygter man ikke, naar man kommer ud paa saa dybt Vand med Molerne, som her er beregnet, og at Havnemolerne kan bygges paa den solide, faste Kalkbund ved Vorupør, véd man fra Læmolens Udførelse.

Grunden til, at det foreliggende Forslag kræver en saa forholdsvis ringe Bekostning i Sammenligning med tidligere Projekter, der alle andrager 15 à 25 Millioner, er den, at der ved Vorupør kan bygges paa fast Kridtbund, og at man ved den foreliggende Plan udelukkende har taget Sigte paa at skabe en Fiskerihavn. Tidligere har man baade villet have Fiskerihavn, Trafikhavn og Nødhavn samlet i ét.

Forholdene i Boulogne sur Mer. Nordisk Skibsrederforening advarer fremdeles Rederne mod Boulogne sur Mer.

Skibene bliver der opholdt i lang Tid, inden de kan faa Kajplads, og derefter foregaar Losningen urimelig langsomt, uden at Modtagerne vil betale Erstatning.

For Boulogne sur Mer bør der belinges ekstra Fragt eller faste Dage, at regne fra Skibets Ankomst i Havnen, uden Hensyn til om Kajplads kan erholdes eller ej.

Det danske Konsulat i Libau meddeler til Udenrigsministeriet d. 3. ds.:

Havnefyri Windau. Det kongelige Vicekonsulat i Windau meddeler under 17/30. November, at der paa Windau Havns to Molehoveder er opstillet to Blinkfyri, der er synlige 11 og i ganske klart Vejr indtil 14 engelske Mil.

Fyret paa den sydlige Mole er med hvide Blink, og Fyret paa den nordlige Mole har afvekslende rødt og hvidt Blink. Mellemrummene mellem Blinkene er c. 6 Sekunder.

Da Fyrene nylig er bleven tændt, og Garantitiden fra Fabriken indtil den endelige Aflevering til Havnevæsnet udløber om to Maaned, kunde det jo hænde, at det ene eller andet af Fyrene eventuelt ikke brændte en Nat i Tilfælde af, at en eller anden Forandring skulde vise sig nødvendig. Der er saaledes Tale om, at Fyret paa den nordlige Mole skal forandres til udelukkende røde Blink i Stedet for afvekslende et rødt og et hvidt Blink.

Nordisk Skibsrederforening afholdt ekstraordinær Generalforsamling Fredagen d. 22. f. M.

Den paa Generalforsamlingen i Bergen foreløbig vedtagne Beslutning om Minimumskontingentets Forhøjelse til Kr. 20.00 vedtoges enstemmig og træder i Kraft fra 1. Januar 1908.

Kalundborg Byraad har d. 5. ds. vedtaget med 7 St. mod 3 at udvide Kalundborg Havn med 400 Fod Bolværk, uddybe Havnen fra 18 til 22 Fod og grave en ny 22 Fods Rende fra Gisseløre til Havnen. Omkostningerne anslaaes til 322,000 Kr.

Forestaaende Forandring i Skibsafgifter paa Humberfloden. I »Dansk Søfartstidende« Nr. 46 af 14. Novbr. d. A. fandtes Pag 507 under vedføjede Overskrift gengivet en Meddelelse fra Udenrigsministeriet om den Omordning af Administrationen af Humberfloden, der træder i Kraft fra 1. Januar 1908.

I denne Meddelelse var desværre indløbet et Par Fejl, der vel ikke vil kunne narre den, som er blot nogenlunde fortrolig med den Slags Forhold, men som vi, efter »Medd. fra Udenrigsministeriet« dog mener at burde gøre opmærksom paa.

Den ny Skibsafgift paa Humberfloden var saaledes fejlagtig angivet som $\frac{2}{5}$ og $\frac{3}{5}$ pr. Ton i Stedet for henholdsvis 2 og 3 Femtedel af en Penny pr. Ton, og den i samme Tabel angivne Afgift for »længere end til Hull« er ligeledes at læse som en Penny og 2 Femtedele af en Penny pr. Ton.

Damperen »Mauretania« er ankommen fra New-York til Queenstown d. 5. ds. efter en Rejse paa 4 Dage 22 Timer 29 Minuter. Den har saaledes slaact Atlanterhavsrekorden for Rejsen Øst paa.

Ledig Lodsoldermandspost. Ved Randers Fjords Lodseri skal i Følge omstaaende Bekendtgørelse ansættes en Lodsoldermand. Ansøgningsfristen udløber d. 31. ds.

S/S „Nordens“ Grundstødning paa Adlergrunden.

Onsdagen den 4. December afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Dampskibet »Norden« Grundstødning og Forlis ved Adlergrunden den 24. November d. A.

Der fremlagdes Udtog af Skibets Logbog, hvoraf fremgik, at Skibet Kl. 12.10 stødte meget haardt. Uagtet der bakkedes gentagne Gange med fuld Kraft, lykkedes det dog ikke at komme flod. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det, at man skulde søge at skaffe Forbindelse med Land ved Hjælp af Baad, da man var klar over, at det var umuligt at komme af Grunden ved egen Hjælp. Bagbords Redningsbaad sættes i Vandet, bemanded med 4 Mand under Kommando af 1. Styrmand, og det blev aftalt, at Baaden først skulde anløbe Adler Grund Fyrskib, da dette mulig havde telegrafisk Forbindelse med Land, og hvis dette ikke var Tilfældet, skulde man søge at naa nærmeste Plads paa Bornholm. Da Skibet huggede meget haardt, og Vandet i Bundlankene var stigende, beordredes alle Mand til at holde sig klar til at forlade Skibet. Da to tyske Dampere »Stadt Lübeck« og »Luba« fra Lübeck derefter blev observeret, blev 7 Mand, der ikke ønskede at blive om Bord længere, sat om Bord i disse.

Kaptajn Vilandt, »Norden«s Fører, forklarede, at han og 2. Styrmand Marker begge havde været paa Broen, da Adler Grund Fyrskib pejlede. Det var Styrmand Marker, der dels Kl. 11.25 pejlede Fyrskibet 4 Streger om Bagbord og dels Kl. 12 tværs.

Styrmand Marker forklarede, at han har udført disse Pejlinger med Omlu.

Matros H. Nielsen forklarede, at han er sikker paa, at han har hørt Loggen nøjagtig af, 1ste Gang viste den knap 5. 2den Gang godt 9.

Kaptajn Vilandt forklarede, at da han troede sig godt Syd for de Steder, paa hvilket Skibet kunde grundstøde, blev Kursen nu holdt uforandret, og Skibet gik fuld Kraft, da det stødte. Han formener at være grundstødt paa et Sted, der ikke er angivet paa hans Kort, og anlager, at Stedet ligger i en Afstand af 4—5 Kml. fra Fyrskibet. Det havde egentlig været hans Agt at gaa Nord om Fyrskibet, og han havde udført Falsterbo Fyrskib sat Kursen saaledes, at han med den Strøm fra Syd, som han antog der var, vilde komme omtrent lige for Adler Grund Fyrskib. Han gav 2. Styrmand Ordre til at holde godt Udkig efter Fyrskibet og varsko ham, naar han fik det i Sigte. Den Gang han blev varskoet, saa han, at man havde Fyrskibet saa meget om Bagbord, at man i Sikkerhed kunde gaa Syd om, og han besluttede sig til at holde Kursen uforandret.

2. Styrmand Marker forklarede, at han ikke selv havde set i Kortene. Han havde faaet Ordre af Kaptajnen til at holde godt Udkig efter Adler Grundens Fyrskib og til at varsko ham, naar han fik det i Sigte. Kaptajnen havde sagt, at man rimeligvis fik Fyrskibet i Sigte om Styrbord, men det kom i Sigte om Bagbord. Da Kaptajnen, efter at være bleven varskoet, kom paa Broen, gav han Vidnet Ordre til at holde samme Kurs. Adgang til Kortene er ikke forbudt ham, men da Kaptajnen altid selv navigerer, har han ikke bekymret sig om Kortene.

Kaptajn Vilandt forklarede, at han vel plejer at tale med sine Styr mænd om Navigeringen, men han har ikke ved denne Lejlighed talt med Styrmand Marker derom.

Matros G l i e s e forklarede, at det var ham, der stod til Rors. Der blev ingen Ændring foretaget i Kursen inden Grundstødningen.

Kaptajn Vilandt forklarede, at han havde tænkt at gaa e. 4 Kml. i samme Kurs fra det Øjeblik, man havde Adler Grund Fyrskib tværs, for Kursen ændredes i nordlig Retning.

Han foreviste i Retten Skibets Kort, hvori han har afsat Kursen, og hvorefter han har navigeret. Det viste sig at være et Kort over den sydlige Del af Østersøen fra 1895. Han angav paa Kortet det Sted, hvor han mente at være grundstødt. Der viste sig tværs af den sejlede Kurs i en Afstand i nordlig Retning af mindre end 1 Kml. at være angivet en Pulle med 4 Favne Vand.

Forhøret blev derefter udsat.

Den 6. Decbr. fortsattes Søforhøret.

Kaptajn Vilandt erklærede, at han har stølet paa Rigligheden af sit Kort og ikke ved af, at Fyrskibet Adler Grund i Sommeren 1901 er flyttet til 54° 50' 3" N. Brd, 14° 22' 4" Ø. Lgd, saaledes at det er kommet til at ligge c. 2 Kml. NNØ. for sin tidligere Plads. Han mindes aldrig at have set noget derom i »Efterretninger for Søfarende«.

For Retten mødte Føreren for Bjergningsdamperen »Valkyrien«, Kaptajn M o g e n s e n. Han forklarede, at han i nogle Dage har ligget med »Valkyrien«, dels paa Strandingstedet, dels i Rønne Havn, for at forsøge paa mulig at faa »Norden« af Grunden, hvilket han dog maatte opgive, da det stormende Vejr efterhaanden havde gjort Skibet til Vrag. Medens »Valkyrien« laa ved Strandingstedet, kom den tyske Opmaalingsdamper »Hohenzollern« til Stedet. Da det var overtrukket, var det umuligt at bestemme Vragets Plads ved astronomisk Observation, men Vidnet pejlede Fyrskibet i misv. N. t. Ø. og »Hohenzollern« løb Distancen ud mellem Fyrskibet og Vraget, og denne fandtes at være 3 Kml. Efter »Hohenzollern«s Bestemmelse af Stedet er det givet, at Vraget staa paa en Pulle, som paa Kortet er afsat i en Afstand af 3 Kml. fra Fyrskibet, og hvor Vandstanden er angivet at være 6 Meter, og som ligger i en Retning fra Fyrskibet af misvis. S. t. V. »Hohenzollern« var netop udsendt for at faa »Norden«s Plads bestemt.

Styrmand Marker gentog, at han ved Pejling har fundet en Afstand af over 4 Kml. Han ved ikke af tidligere at have gjort fejle Pejlinger.

Kaptajn Vilandt forklarede, at det er ham selv, der har anskaffet Kort til Skibet for Rederiets Regning. Han har kun faret som Kaptajn i knapt et Aar, og det er første Gang han har sejlet som Kaptajn i den Del af Østersøen, der ligger Øst for Falsterbo. Da han valgte at gaa Syd om Bornholm, var det uden Konference med andre.

Retten bemærkede ved Søforhørets Slutning, at den af Kaptajn Mogensens angivne Plads er omtrent 54° 47' N. Brd., 14° 21' 5" Ø. Lgd.

Matros-Certifikater.

Vi har modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« for den 3. Oktober d. A. har Hr. Skoleforstander Vilh. Rasch, Svendborg, skrevet et Indlæg om Matros-Certifikater, som har interesseret mig meget, fordi Opmærksomheden derigennem henledes paa en saa rationel praktisk Uddannelse for unge Sø mænd i Læreaarene, at de kan blive i Stand til at aflægge Prøve paa dertil hørende Færdigheder.

Hr. Rasch har vistnok Ret i, at en saadan Prøve kan opmuntre Begyndere og bidrage til, at Sø mænd respekteres som virkelige Fagmænd. Selv om det imidlertid maa indrømmes, at Matros-Certifikater vil bringe disse og endnu flere Fordele, saa maa det under de nuværende Forhold antages, at en frivillig Matrosprøve er en Udvej, der vil blive modtaget med Betænkning af dem, der er fortrolig med Sømandsstændens Udvikling i den sidste Tid. Der hører nemlig sikkert mere til end Prøven, og da først og fremmest en Forskole, som kan forberede dertil,

Tanken om at indføre Matrosprove i Lighed med Haandværkerens Svendeprove er i sig selv god; men der er vistnok ingen Grund til at vente nogen almindelig Tilslutning til den, før Rederne gaar ind paa at betale voksne, fagudlærte Mænd et Vederlag, der svarer til det, de kan tjene paa Landjorden. Siden det blev almindeligt, at Hyren reguleres ved Strejker, har den været ens for alle Matros, og Følgen deraf er, at de unge Mennesker tjener alt for meget i Forhold til dem, der har lært at bestille noget, og disse søger derfor i Almindelighed anden Virksomhed naar den Tid kommer, da de tænker paa at stifte Familie.

Paa de for danske Skibe almindelige, korte Rejser byder Nødvendigheden særlig i Sejlere, at der tages større Hensyn til at faa meget Arbejde udført end til, hvordan det bliver; men dertil kommer et Forhold, som er endnu værre, nemlig det, at der sjældent monstres Matros i disse Skibe. Styrmanden kan ikke passe alt den Slags Arbejde ved Siden af Provianten, derfor maa den ene Dreng undervise den anden, og Resultatet er som bekendt, at de alle mere eller mindre bliver Fuskere.

Hr. R. har Ret i, at der for Tiden ikke gives nogen sikker Garanti for, at en Styrmand har tilegnet sig den praktiske Dygtighed, som det forudsættes, at han er i Besiddelse af; men paa den anden Side kan det dog ikke nægtes, at den paabudte Søfartstid byder en tilstrækkelig Garanti for, at alle lærer saa meget, som de efter Forholdenes Natur er i Stand til. Naar der ved dette Fag, mere end ved noget andet, klages over almindelig Mangel paa praktisk Dygtighed, da er det næppe en Følge af, at Sømandene ikke lærer nok, men derimod af, at det lærte ikke læres grundigt og godt nok.

Navigations-Kommissionens (Flertal) Forslag om Sømandsskab som Undervisningsfag er uden Tvivl ikke alene berettiget, det vil med Tiden blive absolut nødvendigt; men om det med Billighed kan forlanges, at Staten skal paatage sig de dermed forbundne Pligter, er et Spørgsmaal, der er delte Meninger om.

Det er min Overbevisning, at en Højskole, som den Hr. R. har stiftet, med Fordel kan optage Tanken om en grundig praktisk Undervisning og opnaa gode Resultater med nogle Timers ugentlig Undervisning ved Hjælp af Kapl. Kusk Jensens udmærkede Bog.

Sømandsstanden bør paaskønne den Interesse, der fra forskellig Side vises den med Hensyn til Uddannelse, og naar den desuagtet maa beklage, at Resultatet ikke svarer til Forventningerne, da er Aarsagen vist nærmest den, at der ikke tages tilbørligt Hensyn til, at det løse Forhold mellem Redere og unge Sømand er den direkte Aarsag til, at de sidstnævnte ingen Steder antages under noget, der kan henregnes til Lærlingeforhold. Dette Spørgsmaal tilige med flere beslægtede har jeg udførlig omtalt i »Vore Sømands Uddannelse«, udgivet paa Frimodts Forlag, hvortil henvises.

Der er vist Enighed om, at Sømandsstandens praktiske Uddannelse i den sidste Tid har udviklet sig i modsat Retning af de maritime Kommunikations-Midler; men paa den anden Side er der ogsaa Grund til at indrømme, at naar Nøden er størst, er Hjælpen nærmest; thi særlig fra de sidste Aar kan vi nævne Forholdsregler, der uden Tvivl vil bidrage meget til at højne Standens Niveau. Et af disse er »Skoleskibet for Befalingsmænd«, et andet »Sømandshøjskolen« i Svendborg.

P. Hedegaard.

Fragtmarkedet.

I Løbet af den forgangne Uge har La Plata Markedet, som Følge af en lidt tidligere Høst end forventet, bed-

ret sig en Del, og navnlig var der Efterspørgsel for ultimo Januar/primo Februar Tonnage, for hvilken der betaltes indtil 18/, hvilket er omkring 1/6 pr. Ton højere end en Uge i Forvejen. Buenos Aires er steget i samme Forhold, og en halv Snes store Dampere sluttedes fra Bahia Blanca til 17/ pr. Februar, 18/ pr. Marts. I det hele taget er La Plata det eneste Marked, hvor der for Tiden er noget rigtigt at gøre, og som vi allerede tidligere har sagt, vil dette blive Hovedmarkedet i de nærmest kommende Maaneder. Desværre er Kulfrakterne ud efter faldet, og selv til 8/6 fra Cardiff er det meget vanskeligt at faa Last.

Nordamerika har fragtet ret livligt til nærmest uforandrede Rater, og der er fremdeles ret rigeligt med Ordre.

Middelhavet har fragtet nogenlunde livligt, men Raterne er gennemgaaende meget daarlige, grundet paa det store Udbud af Tonnage; derimod er Sortehavet uforandret flovt med meget lidt Begær efter Damperrum.

Østersømarkedet ligger ganske overordentlig elendigt, idet der næsten ingen Laster er at faa, og de enkelte, der udbydes, er til saa usle Rater, at det slet ikke kan betale sig at tage dem. I Riga kompletterer anlagte Dampere til Frcs. 15/16 for Hør til Dunkerque eller Ghent, og for D. B. betaltes Frcs. 28 Rouen, 21/ à 22/ til London, 27/ Manchester. Korntilførslerne er ganske minimale, og der sluttetes derfor næsten intet. For Sleepers fra Memel eller Danzig noteres nominelt 6/ à 6/6 til Englands Østkyst.

Kulfrakterne er nærmest en Smule fastere til Middelhavet, men svagere til Østersøen. Der sluttedes bl. a. sidst til 4/3 à 4/6 Wear/Fairwater (2,000/2,300), 4/6 Fife/Flensburg (2,200), 5/4 1/2 Tyne/Stockholm (2,300), 3/9 Tyne/Fairwater (3,000), 5/6 Fife/Wismar (1,800), 5/3 Blyth/Helsingør (1,000), 6/4 1/2 Methil/Rostock (1,000), 4/3 Tyne/Aalborg (1,400). Fra Cardiff betaltes bl. a. 5/9 Helsingør (1,300), 6/9 à 7/ Barcelona, Frcs. 7 1/4 à 7 1/2 Algier, 6/7 1/2 à 6/9 Genua eller Savona, 7/3 à 7/6 Port Said, 10/9 Colombo, 5/9 Madeira, 6/ Las Palmas, 8/6 La Plata.

Fragtmarkedet for Sejlskibe.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinent er Fragtmarkedet vedvarende mat, saa at det fremdeles er vanskeligt at anbringe den fremkomne Tonnage til lønnende Fragter; ny Ordre er meget faa og lave, Rater og ældre Ordre findes ikke for andet end Props og lignede, som ikke lønner sig; Rederne fortrækker under disse Forhold at oplægge Skibene, hvad der ogsaa er det eneste rigtige.

Returfragter Vest fra er atter daarligere, saa at der ligeledes er Mangel paa Ladninger, specielt Kullaster, ligesom Raterne er lave. Hele Fragtmarkedets Standpunkt staar saaledes i Forhold til den mørke og kolde Aarstid med kun enkelte Glimt af Sollys.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

160 Tons Byg Heiligenhafen/Rotterdam 9 M., 50 Strd. Stav Inverness/London 25/, 199 R.-T. Is Skiensfjord/Ramsgate 8/, 360 Tons Clay Charlestown/Drammen 7/6, 300 Tons Bricks Middlesbro/Porsgrund 6/, 93 R.-T. Olje Kandia/England 50/, 320 Tons Kul Wenys/Tønsberg Lstrl. 6, 320 Tons Kul Dysart/Holmestrand Lstrl. 6, 300 Tons Kul Sunderland/Frederikssund Lstrl. 8.10, 200 Tons Kul Newcastle/Randers Lstrl. 7.5.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe er meget mat; Stolpemünde har fragtet til 7 M. for Havre til Sydsverig, Sundhavn, og noget lignende vil mulig kunne gennemføres for Rügenswalde evt. ogsaa fra Colberg. Rostock har slet intet at udbyde, Stralsund, hvor der er flere fragtlige Skibe, er ikke bedre, noteres der dog fra denne Plads Rug til Bornholm at losse i to Havne 5 1/2 M. Wismar noterer kun Salt til Kjøbenhavn til 3 1/2 M., og fra Haderslev noteres Havre til c. 5 1/2 M.

ab Kjøbenhavn blev bl. a. sluttet Hvede til Malmø 8 Ørc, Oljekager til Stralsund 4 1/2 M., Byg til Ho-

bro 18 Øre; fra ventende Dampere udbydes enkelte Ladninger Bomuldsfrøkager, Majs og Hvede til svenske og danske Havne; saaledes sluttedes Hvede til Aalborg 15 Ø.

Fra Provinserne tynder det svært ud med Laster, og fra Sverig er det uforandret ret livlost, særlig fra Sundhavnene.

Fra Sø og Land.

Dansk Sømand Aksel Olsen, afmonstret fra den engelske Dampere »Thistlemore«, af Sunderland, den 9. Februar d. A. i Konstantinopel, er afgaaet ved Døden paa Hospitalet i sidstnevnte By den 1. April d. A. e. 22 Aar gammel.

Oplysninger om den Afledes Slægt og Hjemsted bedes meddelt skriftlig til Udenrigsministeriet.

Svendborg Navigationsskole. 3dje Eksamen i Aaret 1907 afsluttedes den 4. December.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var af Skolen indstillet 12 Elever, hvoraf 10 bestod med Gennemsnitskarakter 125 Points. Til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) var indstillet i Navigation 4, i Søret og Handelsvidenskab 4, i Geografi og Vejrlære 4 og i Engelsk 1. Alle bestod.

Desuden var til Sætteskipperproven indstillet 2 Elever, som ligeledes bestod.

Ugens Havarier.

Napoli, Dpsk. af Eshjerg, der, ved Udgaende fra Trångsund med Trælaster, kom paa Grund og senere atter flot, er indkommet til Oscarhamn for Reparation.

Alice, 3/m. Skonnert af Narva, paa Rejse fra Ronne til St. Petersborg med ildfaste Sten, er sprunget luk i Soen og med 5 Fod Vand i Lasten søgt ind til Neksø. Maa losse og reparere.

Banken, Skonnert af Brantevik, paa Rejse fra Kalmar til Aalborg med Trælaster, er fuld af Vand og flydende paa Ladningen indkommet til Neksø. Maa losse og reparere.

Primula, Galease af Halmstad, paa Rejse fra Thisted, er kommet paa Grund ved Skarregaardshage og staar meget haardt.

Eufrosine, russisk Skonnert, paa Rejse fra Bjorneborg til Garston med Træ, kom paa Grund paa Middelgrunden. Med Assistance kom den atter flot; blev undersøgt af Dykker og befunden ubeskadiget, hvorefter Rejsen fortsattes.

Freja, Dpsk. af Göteborg, paa Rejse fra Libau til Aalborg med Linsød, er indkommet hertil med Maskinskade. Maa reparere, for Rejsen kan fortsættes.

Louise, Jagt af Aalborg, er med en Ladning Kul bestemt til en i Limfjorden arbejdende Muddermaskine, sunket umiddelbart paa Siden af denne. Mandskabet er reddet. Aarsagen til Forliset er ukendt.

Rapid, Skonnert af Kalmar, paa Rejse fra Øland til Randers med Trælaster, er med sonderrevne Sejl og Takelage og med 4 Fod Vand i Lasten forladt af Mandskabet e. 3 Km. fra Silderon. Besætningen, 6 Mand, blev optaget af Dpsk. »Kattegat« mellem Anholt og Læsø og landsat i Kjøbenhavn. Skibet er senere drevet paa Stranden paa Læsø, hvortil Bjergningsdamper er afsejlet.

Nordhvalen, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Galveston til Aarhus med Oljekager, er efter Grundstødning og i læk Tilstand ankommet til Bestemmelsesstedet.

Ætina, Dpsk. af Eshjerg, er paa Rejsen fra Frederikshavn til Mariager kommet paa Grund Syd for Asaa. Skibet har Assistance.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

"IDEAL" MELK

USUKRET

Fuldkomneste form af condenseret melk.

NEW YORK STAMP-FABR. XANIA

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 10. Decbr.) Adolph Andersen, Schubert, ank. Rouen 6. ds. fra Riga. — Alexandra, Kyllensbech, p. Darlimouth 28. Novbr. til Boston. — Algarve, Borries, afg. Marsoille 9. ds. til Tarragona. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Antwerpen 29. Novbr. fra Riga. — A. N. Hunsen, Paaske, ank. Reval 9. ds. fra Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. Stettin 6. ds. herfra. — Arno, Strubberg, afg. Methil 9. ds. til Königsberg. — Axelhuus, Søberg, ank. hertil 9. ds. fra Königsberg. — Baron Stjernblad, Kofoed, afg. Riga 8. ds. til Rouen. — Beira, Lunge, ank. Sevilla 7. ds. fra Malaga. — Chr. Broberg, Gotthardt, p. Dartmouth 5. ds. til Genua. — Chr. IX, Holm, ank. London 9. ds. herfra. — C. F. Tietgen, Thomsen, p. Port of Ness 9. ds. til Kristianssand. — Dagmar, Bøgvad, ank. Catania 9. ds. fra Neapel. — Douro, Mortensen, afg. herfra 8. ds. til Stockholm. — Eshjerg, Strufve, ank. hertil 8. ds. fra Gefle. — Florida, Andersen, afg. herfra 25. Novbr. til Filadelfia. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 8. ds. til Königsberg. — Garonne, Kronmann, afg. Wiborg 5. ds. til Bordeaux. — Georgios I, Sorenson, afg. Hull 8. ds. hertil. — Hellig Olav, Holst, afg.

Kristianssand 30. Novbr. til New York. — Hengesl, Harder, p. Hanstholm 9. ds. hertil. — Hjolin, Sorensen, dokker i Helsingør. — Holar, Swan, ank. hertil 8. ds. fra Reval. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 6. ds. fra Riga. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 9. ds. til Riga. — Kasa, Hansen, p. Brunsbüttel 9. ds. til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 22. Novbr. hertil. — Kiev, Jorgensen, p. Brunsbüttel 9. ds. for Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 9. ds. herfra. — Laura, Aasberg, dokker i Helsingør. — Leopold II, Rasmussen, p. Holtenau 10. ds. for Hull. — Louise, Kruse, p. Brunsbüttel 9. ds. til Dunkerque. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 3. ds. fra Boston. — L. P. Holmblad, Swane, ank. Kristiania 9. ds. herfra. — Morso, Oest-Jacobsen, afg. herfra 8. ds. til Stockholm. — Moskow, Meldahl, ank. hertil 7. ds. fra Antwerpen. — Nicolai II, Kuas, afg. Boston 4. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, p. Brunsbüttel 8. ds. for Antwerpen. — Nordjylland, Kragh, ank. Danzig 7. ds. herfra. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 7. ds. herfra. — Omsk, Jousen, p. Holtenau 6. ds. for Libau. — Oscar II, Hempel, afg. New York 7. ds. til Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. hertil 9. ds. fra Libau. — Pregel, Petersborg, ank. Antwerpen 28. Novbr. fra Riga. — Riberhuus, Bonnellykke, afg. herfra 10. ds. til Riga. — Skalholt, Larsen, afg. herfra 7. ds. til Reval. — Texas, Lissner, afg. Swansen 6. ds. til Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, p. Gibraltar

7. ds. hertil. — Tiber, Beck, ank. hertil 4. ds. fra Valencia. — Tyr, Thaning, afg. herfra 10. ds. til Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 4. ds. fra Kristiania. — Valdemar, Johnsen, ank. Reval 8. ds. — Vendsyssel, Jacobsen, afg. Riga 7. ds. til Antwerpen. — Viking, Meyer, ank. hertil 6. ds. fra Danzig. — Ceres, Gad, afg. Reykjavik 6. ds. til Vestlandet. — Tjaldur, Rothe, afg. Leith 8. ds. til Færøerne. — Vesta, Gottfredsen, ank. Leith 9. ds. herfra.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, ank. Las Palmas 3. ds. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, afg. Cete 4. ds. til Gullport. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 1. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Algier 30. Novbr. til Savannah. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Methil 7. ds. til Genua. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Cardiff 6. ds. — Pawel Andrejeff, Taunbek, ank. Libau 30. Novbr. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Girgenti 8. ds. til Malaga. — Alexander Slukoff, Dahl, ank. Riga 3. ds. — Johan Siem, Nielsen, afg. Aarhus 8. ds. til Blyth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. ds.

Danmark. Ausgar, Madsen, ank. Methil 9. ds. — I. N. Madvig, Hahn, ank. Sunderland 8. ds. — Hamlet, Reese, ank. Frederikshavn 5. ds. — Helge, Olsen, ank. Libau 8. ds. — Rolf, Olsen, ank. Blyth 9. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afg. Bremen 8. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, ank. Swansea 7. ds. — Nancy, Nielsen, ank. Antwerpen 1. ds. — Nautik, Nielsen, ank. Methil 5. ds. — Nordsoen, Gram, afg. Eshjerg 9. ds. til Methil. — Nexos, Basse, ank. Reval 9. ds. — Fylla, Christensen, ank. Sevilla 27. Novbr. — Gerda, Iversen, afg. Abo 8. ds. til Malaga. — Hebe, Pedersen, ank. Kotka 4. ds. — Cito, Thøgersen, ank. Grimsby 3. ds. — Napoli, Brinch, ank. Oscarshavn 1. ds. — Bodil, Larsen, ank. Nakskov 7. ds. — Dagmar, Mathiasen, ank. Leith 8. ds. — Norma, Nielsen, ank. Königsberg 2. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Methil 3. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Sunderland 9. ds. — London, Bom, afg. Kjøbenhavn 7. ds. til Blyth. — Paris, Tholander, ligger i Kjøbenhavn. — Bryssel, Schmidt, afg. Ghent 10. ds. til Dunston.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Stralsund 9. ds. — Wien, Brink, afg. Lübeck 6. ds. til Blyth. — Roma, v. Thun, ank. Dunston 7. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Methil 9. ds. til Odense. — Russia, Poulsen, afg. Boness 10. ds. til Swinemünde. — Carl Hecksher, Starck, ank. Sealham Harbour 10. ds. — Normannia, Eriksen, afg. Oxeløund 5. ds. til Rotterdam. — Livonia, Skov, afg. Windau 7. ds. til Calais.

Østersøen. Gratia, Sørensen, ank. Neufahrwasser 6. ds.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Riga 5. ds. til Rotterdam. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Stettin 7. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 3. ds.

Inga. Carhouia, Mathiasen, afg. Blyth 5. ds. til Lübeck. — Estonia, Winckler, afg. Tyne Doek 7. ds. til Lübeck.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Lübeck 9. ds. til Libau. — Scandia, Troensgaard, ank. Memel 7. ds. — Seeolia, Jensen, afg. Stettin 10. ds. til Methil.

Dannabrog. Amalienborg, Petersen, afg. Swinemünde 6. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. Alahuano 25. Novbr. — Flyndorborg, Larsen, afg. Tyne 10. ds. — Fredensborg, Winther, ank. Newcastle 8. ds. — Frederiksborg, Larsen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Jømsborg, Mathiesen, afg. West Hartlepool 9. ds. — Kronborg, Jensen, afg. Newport 28. Novbr. — Rosenborg, Schultz, afg. Blyth 7. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Grimsby 9. ds. — Stegelborg, Lund, afg. Nizza 9. ds. — Stjerneborg, Lund, afg. Dunkerque 9. ds. — Søborg, Fischer, afg. Huelva 30. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. Rotterdam 9. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Ørbeck, afg. Sunderland 9. ds. — Klampenborg, Palm, ank. Riga 8. ds. — Marselisborg, Andersen, ank. Novorossisk 9. ds. — Silkeborg, Pedersen, afg. Blyth 8. ds. — Skodsborg, Schmidt, afg. Newcastle 4. ds. — Tuborg, Agerlin, afg. Riga 5. ds. — Ulfborg, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10. ds.

Neptun. Dansborg, Møllerup, ank. Livorno 1. ds. — Jøgersborg, Larsen, ank. Windau 30. Novbr. — Kalundborg, Nielsen, afg. Newcastle 7. ds. — Taaruborg, Matzen, afg. Kraunfors 1. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, ank. Schleswig 7. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Newcastle 7. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Borgesen, afg. Hull 8. ds.

Havet. Fyen, Andersen, ank. Danzig 3. ds.

Ærs. Erindring, Nielsen, ank. Rotterdam 6. ds.

Torm. Sara, Jensen, ank. Methil 6. ds. — Helene, Sørensen, afg. Methil 6. ds. til Neufahrwasser. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 10. ds. — Agnete, Farup, ank. Aalborg 8. ds. — Hermia, Hansen, ank. Methil 6. ds. — Alice, Schnitz, ank. Korsør 7. ds. — Bornholm, Abrahamsen, ank. Kiel 9. ds. — Nauta, Madsen, afg. Newcastle 10. ds. til Kiel.

Holm & Wonsild. Anua, Jensen, ank. Tyne 7. ds. — Clara, Magleby, afg. herfra 9. ds. — Kai, Kurtzhals, ank. Grimsby 4. ds. — Erik, Schmidt, afg. Aarhus 4. ds. — Axel, Christensen, ank. Hull 7. ds. — Josey, Damm, ank. Marseille 30. Novbr. — Hugo, Steen, afg. Tunis 6. ds. — Absalon, Grau, ank. Barcelona 8. ds. — Asger Ryg, Thorkelin, afg. Burntisland 7. ds. — Ulrik Holm, Bonnelycke, ank. Newfairwater 9. ds. — Bogatyr, Nielsen, ank. Riga 9. ds. — Farmatyr, Nielsen, ank. Ghent 8. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. Lübeck 5. ds.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 10. ds. — Vera, Thing, ank. Rotterdam 7. ds. — Freja, Nielsen, afg. Granton 9. ds. til Lowestoft. — Hertha, Rasmussen, afg. Kalmar 10. ds. til Windau.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. Uddevalla 5. ds. — Tor, Hårstedt, afg. Vanevik 10. ds. til Kolberg.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Hull 5. ds. — Allan, Nielsen, afg. Boness 10. ds. til Aarhus.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Hauch, ank. Huelva 19. Novbr. — Henrik Bjelke, Hansen, afg. Blyth 8. Novbr. til Kjøbenhavn. — Ove Gjedde, Jans, ank. Aalborg 3. ds.

Det astasiatiske Kompagni. Cathay, Jensen, ank. Göteborg 9. ds. — Tranquebar, Thomsen, ank. Kjøbenhavn 30. Novbr. — Siam, Cortsen, afg. Suez 15. Novbr. — Indien, Berg, afg. Colombo 2. ds. — Birma, Prah, afg. Puls Laut 30. Novbr. — Sibirien, Madsen, afg. Zaoboangs 7. ds. — Cumbodia, Knudsen, ank. Sundsvall 3. ds. — St. Lucia, de Fine Licht, ank. Bangkok 18. Novbr. — Biantang, Gabe, afg. Antwerpen 6. ds. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Suez 3. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Christensen, afg. St. Thomas 9. ds. udgaende. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 5. ds. hjemgaende. — St. Jan, Ingemann, afg. Kjøbenhavn 10. ds. udgaende.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Kjøbenhavn 6. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kings Lynn 8. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Nykjøbing 9. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Helsingør, 6. ds. — Chr. Christensen, Olsen, afg. Grimsby 10. ds. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Methil 7. ds. — Alfred Hage, Møller, ank. Libau 5. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Garston 7. ds. — Ajax, Brørsen, ank. Sundsvall 4. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. Liban 8. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. Aalborg 8. ds. — Jens Bang, Kusk-Jensen, afg. Riga 4. ds. til Ghent — Margrethe, Lund, ank. Methil 6. ds. — Henning, Clemmensen, ank. Aalborg 7. ds.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. Messina 9. ds. — Sigurd, Petersen, ank. Grimsby 7. ds. — L. H. Carl, Petersen, ank. Sunderland 7. ds. — Erik II, Mahucke, afg. Frederikshavn 4. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. Methil 9. ds. — Dan, Petersen, ank. Honfleur 7. ds. — Uffe, Lorenzen, ank. Blyth 8. ds. — Kuud II, Meyer, ank. Tunis 29. Novbr. — Danmark, Kraemer, ank. Stettin 9. ds. — Ragnar, Holst, ank. Sunderland 7. ds. — Skjold, Stabell, ank. Calais 30. Novbr. — Halfdan, Hansen, afg. Sunderland 6. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. Stettin 9. ds. — Svend II, Jensen, afg. Kallerød 7. ds. — Harald, Schmidt, afg. Bougie 8. ds. — Magnus, Hveysel, afg. Bordeaux 8. ds. — Ivar, Juul-Larsen, afg. Kallerød 5. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ank. Calais 7. ds. — Vagn, Mahncke, ank. Kjøbenhavn 8. ds. — Ulf, Drescher, afg. Penarth 6. ds. — Leif, Huns, ank. Nacka 7. ds.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Granton 8. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Arzew 10. ds. — Martha, Christensen, ank. Cete 8. ds. — Elua, Rathje, afg. Almeria 5. ds. — Therese, Larsen, afg. Toulon 10. Novbr. — Simone, Olsen, afg. Dunston 8. Novbr. — Jeanne, Løfler, afg. Arzew 9. Novbr. — Daisy, Lagesen, afg. Gefle 5. Novbr. — Vera, Riso, afg. Hernösand 3. Novbr.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Königsberg 10. ds. — Alexy, Lorentzen, ank. Nantes 9. ds. — Daguy, Fischer, ank. Bremen

9. ds. — Mary, Clausen, pass. Kanalen 8. ds. paa Rejse til Isigny.

Jylland. Karen, Uldall, ank. Swansea 4. ds.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Blyth 8. ds. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Burntisland 8. ds. — England, Andersen, ank. Alloa 7. ds. — Holland, Poulsen, afg. Methil 10. ds. — Rusland, Madsen, afg. Ostende 10. ds.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Rotterdam 10. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Danzig 4. ds. — Kroupprinsesse Louise, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8. ds. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 8. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. Burntisland 7. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. Calais 8. ds. — Frankrig, Friis, afg. Rotterdam 10. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Frederikshavn 1. ds.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, afg. Hull 10. ds. — Lady Furness, Clausen, afg. Kjøbenhavn 10. ds.

Dansk-bølgisk Dampskibsselskab. Kong Georg, Petersen, ank. Malmø 8. ds.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, ank. Aalborg 10. ds. — Yrsa, afg. Chatham 6. ds.

Fans. Sønderho. Killena, Hansen, afg. Leith 7. ds. til Cuba.

Rønne. Freja, Bech, er ank. til Höganas. — Gudmund, ank. Colberg 30. Novbr. — Lawroutine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Courier, Jacobsen, ank. Frederikshavn 3. ds. — Clara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Hermod, Grønvold, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Argus, Holm, er ank. til Kjøbenhavn. — Erich, Sonne, pass. Skagen 6. ds. — Herman Olsen, Knudsen, ank. Stolpe münde 6. ds.

Svendborg. Mine, Nielsen, ank. St. Valery 2. ds. — Maagen, Jensen, ank. Fowey 2. ds. — Røssing, Larsen, ank. Holy Head 3. ds. — Pallesen, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 3. ds. — Flora, Sørensen, ank. Grimsby 2. ds. — Norden, Andreasen, passeret Øresund 2. ds. — I. Lotz, Hansen, ank. London 1. ds. — Althea, Skougaard, ank. Stockholm 3. ds. — Severine, Hansen, ank. Flensborg 2. ds. — Alfrede, Hansen, ank. Mandal 3. ds. — Mira, Møller, ank. Memel 2. ds. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. Kbhvn. 3. ds. — Iris, Hansen, ank. Krania 3. ds. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Sunderland 3. ds. — Zampa, Hansen, ank. Kristiania 4. ds. — Concordia, Henriksen, ank. Skien 4 ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Aberdoch 3. ds. — Triton, Nielsen, ank. Fowey 3. ds. — Ruth, Falentin, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Gæa, Petersen, ank. Langesund 3. ds. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Libau 5. ds. — Pampa, Jensen, ank. Faaborg 5. ds. — Saga, Clausen, ank. Paimpol 4. ds. — Jason, Hansen, ank. Auseruther 4. ds. — Ignatz Breum, Lund, ank. Kotka 4. ds. — Kamma, Fisker, ank. Charlestown 6. ds. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Port Mahoe 6. ds. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Kings Lynn 6. ds. — Sophie, Mikkelsen, ank. Stockton Tees 7. ds. — Roska, Petersen, ank. Kristiania 7. ds. — Jens, Eriksen, ank. Kristiania 6. ds. — Lilly, Rasmussen, ank. Genua 8. ds. — Røssing, Larsen, ank. Castletown 9. ds. — Ariel, Ravnemose, ank. L'Aiguillon 7. ds. — H. I. Jensen, Larsen, ank. Kolding 8. ds. — Erik, Christensen, ank. Berwick 9. ds. — Martin Nissen, Petersen, ank. Flensborg 7. ds. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Karlshamn 7. ds.

Æro. Immanuel, Bager, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Malfridur, Hansen, ank. Aalborg 3. ds. — Hansig, Clausen, ank. Holtonau 2. ds. paa Rejse fra Gelle til Itzehoe. — Alfa, Madsen, ank. Newport Mou 2. ds. — Maren, Clausen, ank. Kjøbenhavn 3. ds. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 3. ds. — Likka, Pedersen, ank. Swinemünde 29. Novbr. — Maren, Albertsen, ank. Frederiksstad 4. ds. — Diana, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 2. ds. paa Rejse fra Kalmar til Southampton. — Maagen, Mortensen, ank. til Sebenico 4. ds. — Argus, Jensen, ank. Middelsbro 4. ds. — Pampa, Svendsen, ank. Nyborg 5. ds. — A. H. Friis, ank. Svendborg 5. ds. — Amor, Hansen, ank. Hals 5 ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Halmstad 5. ds. — Vera, Mygind, ank. Osteude 4. ds. — Anne Dorthen, Rasmussen, ank. Marstal 5. ds. — I. Koofood var d. 3. ds. til Ankers ved Hurst Red (Isle of Wight) for Storm og Modvind. — Hjalmar passerede Prawle Point 4. ds. østg. — Heimdal, Eriksen, ank. Sanct Louis 5. ds. — Norma, Christensen, ank. Gelle 5. ds. — Lorenz passerede Mans Forns 4. Novbr. for østg. — Mariana, Andersen, ank. Kristiania 5. ds. — Bonavista, Christensen, ank. Cadiz 7. ds. — Hansig, Clausen, ank. Itzehoe 6. ds. — Kiana, Christensen, passerede Sletten 6. ds. best. til Jersey. — Thor, Kromann, er ank. til Maracaibo. — Emanuel, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 6. ds. — Kodan, Hansen, ank. Rio Hacha 6. ds. — Gloria, Fabricius, ank. Kristiania 6. ds. — Æro, Christensen, ank. Goteborg 6. ds. — Villi, Andersen, ank. Frederiksstad 8. ds. — Venus, Jensen, ank. Swansea

9. ds. — Bertha, Carlsen, ank. Aarhus 8. ds. — Orelia, Clausen, ank. Genua 9. ds. — Ellen, Hansen, afg. Kjøbenhavn 6. ds. til Marstal. — Lauritz, Folmer, ank. Nykjøbing F 9. ds. — Ellen, Lauritzen, ank. Tønsborg 8. ds. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. St. Brioux 6. ds. — Thyra, Svane, ank. St. Yves 7. ds. — Dana, Pedersen, ank. Odense 7. ds. — Kristine, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 6. ds. til Løgstør.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favn og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrerne, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læsø S. Den 5te December 1907. 57° 2' N. Br. 11° 0' V. Lgd. Det drivende Vrag af en tremastet Skonnert.

Svane-Grund NNV. Vagereu med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost, Svane-Grund N., ved NNV-Spidsen af Gruuden, ligger i 4 Fv. 2 Fod Vand, 7, Kml. S. 42° V. fra Tuus Fyr. 55° 51', N. Br. 10° 18', Ø. Lgd.

Sundet. Kjøbenhavn. Søminekorpsets Øvelsesplads. Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Provosteen inddrages den 14de December 1907. Samtidig slukkes Varselfyrene paa begge Forter.

Limfjorden. Hals. I Indløbet til Limfjorden er en Jagt sunket i 4 Fv. Vand i Hals Ø-lige Vinkelfyrs røde Lysvinkel. Vraget vil blive afmærket og snarest muligt uskadeliggjort.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Sandhamn. Fyrskibet »Almagrundet« er ombyttet med Reservefyrskib Nr. 24, mærket »Reserv«.

Stockholm Skærgaard. Alskär og Kalken. Paa Alskär og Kalken er opført Baaker til Bestemmelse af Fyrskibet »Almagrundet« Station. 59° 11' 51" N. Br. 18° 51' 44" Ø. Lgd. og 59° 11' 27" N. Br. 18° 53' 49" Ø. Lgd.

Fyrskibet »Finngrundet« inddrages den 20de og »Västra Banken« den 22de December 1907.

Norra Kvarnen. Holmsund. Holmsund Fyr paa Fjärdgrundet viser hvidt To-Blink fra S. 53 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 31° Ø., hvidt Lys med en kort Formørkelse hver 15 Sek. fra S. 31° Ø. til S. 27° Ø. og hvidt Et-Blink fra S. 27° Ø. til S. 18 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Over Obbolalundet viser det grønt Lys fra N. 84° V. til N. 70° V. og rødt Lys fra N. 70° V. til N. 60° V. Flammens Højde: 58 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Hvidt, 67 Fod højt Taarn ved et rødt Beboelseshus. 63° 40' 12" N. Br. 20° 21' 52" Ø. Lgd.

Holmsund Ledefyr paa Bredskär. Forfyrer viser Lys med En-Formørkelser hver c. 4 Sek. Lyset er hvidt, undtagen fra N. 7° V. til N., hvor det er grønt, og fra N. 3° Ø. til N. 21° Ø., hvor det er rødt. Flammens Højde: 11 Fod. Synsvidden: 7, 5 og 4 Kml. Linseapparat. Ottekantet Fyrhus paa en 3 Fod høj Sokkel. 63° 39' 43" N. Br. 20° 20' 47" Ø. Lgd.

Bagfyrer viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 39 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Spejlaparat. Firkantet Fyrhus paa en 24 Fod høj Baake, som staar c. 2 Kbl. N. 41° V. fra Forfyrer. 63° 39' 48" N. Br. 20° 20' 30" Ø. Lgd.

Holmsund Fyr paa Långhalsudde viser Lys med En-Formørkelser hver 4 Sek. Lyset er grønt fra S. 8° Ø. til S. 6° Ø., hvidt fra S. 6° Ø. til S. 2° Ø., rødt fra S. 2° Ø. ind over Land. Over Holmsundslandet viser Fyret ogsaa hvidt Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 12 Fod. Synsvidden: 7, 4 og 3 Kml. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt, ottekantet Fyrhus. 63° 41' 47" N. Br. 20° 20' 46" Ø. Lgd.

Finland. Fyrskibene »Helsingkalleu«, »Nahkiainen« og »Werkkomatala« er inddraget.

Abo Distrikt. Pitkäniemi og Purha. Pitkäniemi Fyr viser nu rødt Hurtigblink fra S. 60° V. til S. 50° V., rødt og hvidt vekslende Lys fra S. 50° V. til S. 48° V., grønt Lys fra S. 48° V. gennem S. til S. 29 $\frac{1}{4}$ ° Ø.

Purha Fyr viser rødt Hurtigblink fra S. 60° V. til S. 50° V., rødt og hvidt vekslende Lys fra S. 50° V. til S. 47° V., grønt Hurtigblink fra S. 47° V. gennem S. til S. 59 $\frac{1}{4}$ ° Ø.

I øvrigt er Fyrene uforandret.

Rusland. Vindau. Vraget af det ved Vindau sunke Sejlskib ligger 1, Kml. V. fra det S-lige Molehoved. En sort og hvid Stage med 1 nedadvendt over en opadvendt Kost er udsat V. for Vraget, og en rød og hvid Stage med en opadvendt over en nedadvendt Kost Ø. for Vraget. 57° 24', N. Br. 21° 28', Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Trondhjemsfjorden. Agdanesfluen. NØ. for Agdanesfluen er udlagt en sort Bojo og SV. for den er udsat en rød Stage.

Lamholmen SØ. I Middagsnæs, Fæven, Fyrlampes hvide Viinkel ligger inde i Havnen, SØ. for Lamholmen, en Bo med 3 Fod Vand, som man skal gaa S. om. Den er afmærket med en Stage.

Holland. Zuisderzæ. Vraget af Tjalken »Henriette Christina« ligger paa 52° 38' 36" N. Br. 5° 40' 34" Ø. Lgd. En Vragtoude ligger ved Vraget, og det er belyst paa sædvanlig Maade.

Zægat van Texel. Schulpengat. Den røde Lystoude uden Nr., paa Ø.-Siden af det V.-lige Farvand over Inderbarren i Schulpengat, faar Nr. 5 og Spidstonden Nr. 5 faar Nr. 5 a.

Texel Ø. Den rød og sort vandret sribede Vager Nr. 1 med Diamant, Overdiep, ligger paa 53° 5' 20" N. Br. 4° 54' 52" Ø. Lgd. Den sorte Vager Nr. 1 med afkortet Kegle, Overdiep, ligger paa 53° 5' 24" N. Br. 4° 54' 38" Ø. Lgd. Den røde Vager Nr. 1 med Ballon, Binnen Bresem, ligger paa 53° 5' 50" N. Br. 5° 3' 54" Ø. Lgd. Den sorte Vager Nr. 1 med afkortet Kegle, Binnen Bresem, ligger paa 53° 5' 44" N. Br. 5° 4' 13" Ø. Lgd.

Hoek van Holland. Indtil den 20de December 1907 afholdes Skydevelser fra Fort Hoek van Holland. Der skydes i indtil 5,000 Ales Afstand i Retninger mellem et rødt Flag paa N.-Siden og et rødt Flag paa S.-Siden af Lobet. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fortet.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg kan nu besesles med 24 Fod Dybgaendo ved daglig Lavvaude.

Zægat van Zieriksee og Vlissingen. Den røde Lystoude M S B, Midten Steenbank, er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtoude, mærket M S B, der viser hvidt Lys med En-Formorkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Morke 3 Sek. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 8 Kml. 51° 39', N. Br. 3° 20', Ø. Lgd.

I December 1907 ombyttes den hvid og sort tæruede Spidstoude med Diamant, mærket Z Br., Zuid Banjaard, med en sort Lystoude, mærket Z Br., der viser hvidt Lys med Tre-Formorkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Morke 2 Sek., Lys 2 Sek., Morke 2 Sek., Lys 2 Sek., Morke 2 Sek. Flammens Højde: 12 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 51° 39', N. Br. 3° 26', Ø. Lgd.

Belgien. Zeebrugge. For Passagen gennem Soslusen ved Zeebrugge gives følgende Signaler fra Vaudtaarnet: To sorte Balloner eller en rød Lanterne betyder, bliv liggende. En sort Ballon eller en grøn Lanterne over en rød Lanterne, betyder, Slusen gøres klar. En sort Ballon over det belgiske Flag eller en grøn Lanterne betyder, kom ind.

England. Harwich. Ved Indlobet til Harwich er følgende Klipper fundet i følgende Retninger og Afstande fra Landguard NV.-Baake: En 16 Fods Klippe i S. 41° V., 5 Kbl. En 17 Fods Klippe i N. 88° V., 2½ Kbl. En 17 Fods Klippe i N. 85° V., 3½ Kbl. En 17 Fods Klippe i N. 75° V., 4 Kbl., og en anden 17 Fods Klippe 30 Alen NV. for den. En 16 Fods Klippe i N. 64° V., 4 Kbl. En 15 Fods Klippe i N. 61° V., 4 Kbl. Landgnard NV.-Baake: 51° 56', N. Br. 1° 19', Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Dieppe. Det røde, faste Fyr paa den gamle Ø.-Mole ved Dieppe Havn lyser nu km fra N. 41° Ø. Paa Yderenden af den ny Ø.-Mole er tændt to elektriske Lamper lodret for hinanden. 49° 56' 6" N. Br. 1° 4' 59" Ø. Lgd.

England. Spithead. En sort Toude, med spids Opbygning, mærket »Experimental Submarino Bell«, vil til Forsøg blive udlagt omtrent midt imellem Dean Elbow og Dean Tail Tonder. Den er forsynet med Undervands-Klokke. 50° 44' N. Br. 1° 0' V. Lgd.

Bristol Channel. River Usk. Den rød og hvid sribede, stumpe Lys- og Klokketoude, der viste hvidt Lys med Formorkelser, og som til Forsøg var udlagt ½ Kbl. N. for West Usk Klokketoude, ved Indlobet til River Usk, er inddraget. 51° 32' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

Ørken Øer. Kirkwall. Broad Shoal og Linga Skerry. En rød, spids Lystoude, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Morke 4 Sek., er i 4½ Fv. Vand udlagt ved Broad Shoal, 2, Kbl. N. 39° V. fra Vasa Point og i S. 37° V. fra Saltues.

En rød, spids Lystoude, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Morke 4 Sek., er i 4½ Fv. Vand udlagt ved Linga Skerry, 9, Kbl. S. 86° V. fra Shapinsay Island Steupier og i N. 60° V. fra Stromberryness. 59° 2', N. Br. 2° 57', V. Lgd.

Den røde Spidstoude, som ligger ved Linga Skerry, c. 1 Kbl. N. ligere, er inddraget.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien. Ria de Vega. Monte Agudo. Den 25de December 1907 tændes Monte Agudo permanente Fyr.

Canada. River St. Lawrence. Hare Island North Reef. En 3 Fods Klippe ligger tæt uden for N.-Enden af Hare Island North Reef, 2, Kml. N. 29° Ø. fra White Islet NØ.-Ende, og 5, Kml. N. 71½° V. fra Toppen af Cacouna Island. Man bør ikke gaa mellem denne Klippe og Fyrskibet »White Island Reef«, da Strømmen løber meget haardt over Revet.

Cap Brulé eller Montée du Lac. Det hvide, faste Fyr paa Klin-ten ved Cap Brulé er nu af 4de Orden. Liseapparat.

Prince Edward Island Ø.-Kyst. Cardigan Bay. Georgetown Harbour. St. Andrew Point. Det forreste Ledelyr i Georgetown Lodefyrlinie viser nu hvidt, fast Lys Horisonten rundt.

Cape Breton Island S.-Kyst. Lennox Passage. Goillon Rock. En 15 Fod høj, ottekantet Baako er opført paa Goillon Rock. 45° 36' 17" N. Br. 60° 58' 55" V. Lgd.

Nova Scotia. Lennox Passage. Madame Island. Grande Digue. Fyret paa Grande Digue er ombyttet med et rødt, fast Fyr, der vises fra et hvidt, 31 Fod højt, firkantet Taarn, der er opført 35 Alen S. for det gamle Fyr. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Liseapparat af 6te Orden. 45° 35' 50" N. Br. 61° 1' 5" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbor. Dampere »Birmingham« er sunket i 34 Fod Vand paa SV.-Siden af Main Ship Channel, tæt ved Castle Island, fra Bunker Hill Monument i S. 47½° Ø. og fra Deer Island Fyr i N. 86° V.

Rhode Island, Connecticut og New York. Følgende Tonder er for Vinteren ombyttet med Spiritouder med samme Farve og Nummer: James Ledge Nr. 1, Despair Island Klokketoude Nr. 3½, Common Fence Point Shoal Klokketoude Nr. 2 C F, Little Gull Island Reef Nr. 1, Goose Rocks Shoal Klokketoude Nr. 8½, Goff Island vandret sribede Tondo, Ram Island Reef Nr. 14, Middle Ground West Nr. 6 og East Rockaway Inlet Klokketoude E R.

New York. Fire Island. Omtrent den 3die December 1907 forandres Fire Island Fyr til et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver 1 Min., Lys 4 Sek., Morke 56 Sek. Fyret forstærkes. 40° 37' 57" N. Br. 73° 13' 8" V. Lgd.

East River. En firkantet, diagonalt halv hvid og sort malet Tavle er opført paa Yderenden af Varehuset paa Pier 10, Brooklyn. Holdt overet med det S.-lige Taarn paa St. Margarets Hotel, Brooklyn, i N. 78° Ø. og S. 78° V., leder det i 25 Fods Rendou mellem Governors Island og Batteriet.

Chesapeake Bay. Swan Point. Vraget af Skonnerten »Samuel D. Launkford«, som ligger sunket ud for Swan Point, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Hampton Roads. Vraget af den paa Hampton Roads sunkne Kullægger er borttaget og Afmærkningen inddraget.

Virginia. Elizabeth River. Lambert Point. En sort Spiritoude er i 23 Fod Vand udlagt c. 1 Kbl. uden for Linien af Piererne ud for Lambert Point, fra Lambert Point Upper Pier i S. 12½° V., og fra det gamle Fyrhus paa Lambert Point Lower Pier i S. 20° Ø.

North Carolina. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskip Nr. 72. Fyr og Taagsignal er uforandret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Rusland. Azovske Hav. Bardiansk. Obitokna Spit. En 56 Fod høj Mast med Trekant med Spidseu nedad er rojst paa den gamle Bankes Pluds paa Obitokna Spit, Azovske Hav N.-Kyst. 46° 29', N. Br. 36° 9', Ø. Lgd.

Taganrok. Szalmitz Spit. Vraget af Dampereu »Vutchek« ligger 7, Kml. N. 10° V. fra Shabelskoe Kirke. Det er afmærket med en tærnet Spiritoude med Ballon, og med et Fartøj, der viser en hvid Lanterne over en rød Lanterne. 46° 59' N. Br. 38° 26', Ø. Lgd.

Azovske Hav S.-Kyst. Aktarski (Oktar) Bay. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Ø.-Kysten i Aktarski Bay. Flammens Højde: 54 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Det lyser fra N. 11° V. gennem V. til S. 79° V. Fyrapparat af 4de Orden. Sort Fyrbaake. 46° 6' 10" N. Br. 38° 11' 0" Ø. Lgd.

Sorte Hav. Gelenjik. Et rødt, fast Fyr er tændt 10, Kbl. N. 49° V. fra Gelenjik Observationsplads. Flammens Højde: 50 Fod. Det lyser fra S. 42° V. til S. 55° V. Det lyser svagt 2° uden for den angivne Viinkel. Firkantet Fyrtaarn. En 27 Fod høj, pyramideformet Baake, er opført 145 Fod over Vandet, 12 Kbl. N. 10° V. fra Observationspladsen, og 7, Kbl. N. 49° Ø. fra Fyret. Holdt overet i N. 49° Ø. leder de til Havnen. Lodefyrerne er slukket. Observationspladsen: 44° 33', N. Br. 38° 5', Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Havnene i Marokko, Casa Blanca og de spanske Havne uddtaget, er erklæret for smittet af Pest.

Italien. — Ornu er erklæret for pestfri.

INDHOLD:

Den nautiske Afdeling ved Meteorologisk Institut. — Kjøbenhavn, d. 12. December 1907. — S/S. »Nordens« Grundstødning paa Adlergrunden. — Matros-Certifikater. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavn Borskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4699

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

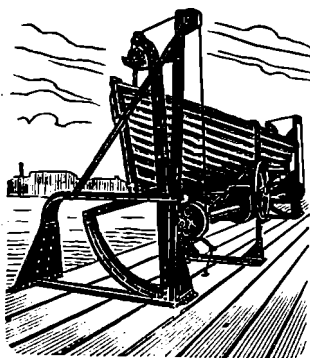
Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik
som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Router og Utøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Aalborg Akvavitter.

A. Brøndum & Søn



Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-
sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR.

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886.
Telegramadresse: •KAYDYHR.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trætes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clælfert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Privat. Telefon-Nr. 6.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Decbr. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	94	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
Danmark.....		71	72
Norden.....		92	93
Kjøbenhavn.....		64 ³ / ₄	65
Carl.....		90	91 ¹ / ₂
Dannebrog.....		86	87 ¹ / ₄
Skjold.....		65	66 ¹ / ₄
Urania.....		52 ¹ / ₂	53
Union.....		87 ¹ / ₄	88 ¹ / ₄
Dampsk. af 1898.....		85	86 ¹ / ₄
Hejmdal.....		99 ¹ / ₂	101
Østasiatiske.....		128 ³ / ₄	129 ¹ / ₂
Østersøen.....		—	—
Nordøen.....		—	—
Gorm.....	92 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selek....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	84—88 ³ / ₄	88 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.....	87	86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
4 % — — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
4 % — — — 1. — ..		94 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ³ / ₄	97
4 % — — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		92	92 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank.....		150	150 ¹ / ₄
Privatbank.....	120 ³ / ₄ —121	121	121 ¹ / ₄
Landmandsbank.....	128 ¹ / ₂	128 ³ / ₄	128 ³ / ₄
Handelsbank.....	135 ¹ / ₄ — ³ / ₄	135	135 ¹ / ₄
Grundejerbank.....	102	102	102 ¹ / ₄
Burm. & Wain.....		83 ³ / ₄	83 ³ / ₄
Helsingers Jærnsk.....		95 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	179 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	179 ¹ / ₄	179 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....		145	145 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 10. December 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.40	89.15
London.....	18.35	18.29
Paris.....	72.85	—
Amsterdam.....	151.50	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 10. December 1907.

Russiske Noter.....	214.75
4 % Russiske Consols.....	79.30
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	71.25
5 % Mexikanske 1899.....	100.00
5 % Rumænske Stats.....	99.20
4 % — — — 1890.....	89.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampsk.“ 40,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 2,000, „Kbhvn.“ 18,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 8,000, „Dampsk. af 1898“ 6,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 174,000, „Østas. Komp.“ 250,000, „Union“ 6,000, Hejmdal“ 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.

J. Melander,
Telf. Blikkeværk. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibsprovanterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsprovantering.
Telefon 4922
Brodtekniker

Søkort
fra det kgl. Søkort Arkiv.
Engl., svenske, norske og tyske
Admiraltets Kort.
Lager af
Imray's Kort. Nautiske Bøger.
Blankensteiners Eftf.
Toldbodvej 48. København.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Auktion over Dampskib.

Tirsdagen den 17. December 1907 Eftm. Kl. 2¹/₄ afholdes efter Begæring af Sydfynske Dampskibsselskab i Svendborg, Auktion over Dampskibet „Rolf“, paa Grund af større Skibes Anekaffelse. Skibet er vel vedligeholdt, benyttes stadig i Rute fart med indtil 150 Passagerer og 20 Storkreaturer. Længde c. 80 Fod, Bredde 13¹/₂ Fod, Dybde c. 7 Fod. Skibet maa-ler 48 Tons Brutto, 13,62 Netto, 68 ind. Hestekraft, 9 Kml. Fart. Baad og Inventar i Følge Fortegnelse. Skibet er beliggende i Svendborg Havn (Fyn), og Auktionen holdes om Bord. Nærmere Oplysning ved Henvendelse til Selskabets Kontor i Svendborg.

Svendborg Købstads Auktionsret, den 30. November 1907.

O. F. Smith.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

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.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.
Enefabrikanter af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.



Den mest praktiske og økonomiske Kedelbeklædning.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905
anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditørringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22¹. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon-Nr. 42

Naturlig Fløde! Paa ¹/₂ Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovanteringshandlere samt i Hoveddepotet hos Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Ledig Lodsoldermanspost

Ved Randers Fjords Lodseri skal ansættes en Lodsoldermand med Bolig i Udbyhøj Lodsoldermansbolig.

Den Paagældende maa være nøje kendt med ovennævnte Lodsdistrikts Favande.

Ansøgninger om denne Post, skrevne paa stemplet Papir, ledsaget af Oplysninger om vedkommendes Søfartsforhold, Eksamensbeviser, anbefalinger og Lægeattest for godt Syn, Farvesans og godt Helbred i Almindelighed, stiles til Marineministeriet og indsendes til undertegnede Overlods inden den 31. Decbr. 1907.

Overlodsens i det vestlige Distrikt.
Kjøbenhavn Ø., Kastelsvej 19, den 7. Decbr. 1907.

Skib til Salg.

Galeasen „Ane Marie“, af Rødvig, er til Salg. Den maa-ler 20⁷⁸/₁₀₀ N. T. Laster 27 Læster. Skibet er godt udhalet med alle Stenfiskergrejer, praktisk til Stenfiskeri og Træløst, god Rigning og Sejl. Skibet sejler godt.

Henvendelse til

Fisker C. Nielsen
Rødvig.

Galease

„Adele“, 36,67 N. R.-Tons, 85 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til

H. Rasmussen

Prinsensgade 12. Marstal.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts-Loddeapparat

er det bedste i Markedet. Officielt anerkendt af norsk „Veritas“ til Brug om Bord i Sejl- og Dampskibe.

Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdssens, Nordby, Fanø

BÖCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt. Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telef. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telef. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 63. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Drager, G. W. Møller, Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schor. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telef. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telef. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Foget henhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telef. 46. Telef. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for
Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ring- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Solvortvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasse til 11ste.
Varene bringes overalt.
Telef. 25.064.

Bidrag til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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 Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
St. Petersburg Tigr.: „Hansenco“
Cronstadt Tigr.: „Hansen“

KOTKA Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS Stufveri förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Unlon“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
kontor for køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå åtal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre. Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telef. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Sandballast
leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Ægte engelsk Bitumenfernis

bør anvendes i alle
Jærnskorstene.

Konserverer Skorstenen og forhindrer Soddannelse
saa at Skorstenen ikke kan brænde af.

Anvendes af Orlogsværftet og Statsbanedriften.

Eneforhandler for Danmark:

Axel Prior. Aktieselskab.

Kjøbenhavn K.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. 

.. THE ..

ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

 **DRY DOCK PROPRIETORS**

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som
i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk,
Skandinavisk og Engelsk.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruceaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Prøv engang ufortødet 18 Kr.

1 Kasse indeholdende
3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Err. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

Taifuntrosser

(pat. Tykl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billi-
gere end Manila af tilsvarende
Brudfæsthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de
beste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Gammel Strand 34

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Safarthsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 510.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klassees Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. December 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
 Davis Farver — Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manilla — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.

Forlang min illustrerede Prislister.

A/ls **Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri**
 København C. Telegr. Adr.: „Burmeister“, København
Største Flydedok i Norden.
 Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11.500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophalingsbeddinger.
 Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
 Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1831. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. Ltd.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
 Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
 To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
 til
 Jærn-, Staal- og Træsksbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/ls **DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)**



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum

• • Leverandør til Statshæerne • •

Telefon 5601

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi, Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
 udfører
 Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
 særdeles hurtigt og billigt.
 Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Aut. Forhyringsagenter,
 Kjøbenhavn.

C. Sommer, Ny Toldbod-
 gade 7, St. Telf. 3221.

F. Jøpsen, Nyhavn 23.
 Telf. 1330. Hellerup 243.

Sandballast

leveres hurtigst fra Damp-
 sandgraveren „Sarpsborg“
 Tilbud paa Levering af Beton-
 grus og Kiselgrus gives.

G. RAMBERG, Frederiksbg. Allé 5.
 Tlf. Vester 746.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Tong købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN — Koppersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON Co., Ltd.

CARDIFF, BARRY DOCKS, NEWPORT AND SHARPNESS.

Telegrams: „CHANNEL, Cardiff“, — „CHANNEL, Barry“, — „CHANNEL, Newport“, — „CHANNEL, Sharpness“.

These Works are now Installed with

Representative at Copenhagen: SCHACH STEENBERG & Co. 43, Amallegade.

PNEUMATIC PLANT

AN ENORMOUS SAVE OF TIME AND MONEY

Accommodation for 15 Steamers
 AT THE SAME TIME.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817-6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner, Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

Marstal Staalskibsbyggeri & Reparationsværft

ved

Tanke, Beholdere
Jernkonstruktioner
Ophængerbeddinge.

A. Bondegaard & K. H. Jespersen
Marstal, Danmark.

Bygning af Damp-
Sejl- og Motor-
fartøjer.

Telegr.-Adr.: „Yard“. Telf. Nr. 53.

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen
som helst Tilsætning.
Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drajhed og Velsmag.
Faas hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos
Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Meddelelse
til Skibsredere og Agenter.
Baadtjenesten i Rotterdam.

Advarsel
imod uvederhæftig Konkurrence

Forinden Kontrakt afsluttes med uansvarlige Bandelag i Rotterdam, bedes man søge fornøden Underretning hos derværende Skibsredere og Mæglere.

Baadlaget „Eendracht“ Nr. 2, Willemsplein, er det eneste anerkendte Selskab. Dets Tarifer er godkendt af de stedlige Myndigheder, Skibsredere og Mæglere og bedes anvendt som Kontrol paa de Tariffer, der benyttes af uvederhæftige og uansvarlige Konkurrenter.



Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Skib til Salg.

Galeasen „Ane Marie“, af Rødvig, er til Salg. Den maalet 20⁷⁸/₁₀₀ N. T. Laster 27 Læster. Skibet er godt udhælet med alle Stenfiskergrejer, praktisk til Stenfiskeri og Trælast, god Rigning og Sejl. Skibet sejler godt.

Henvendelse til

Fisker C. Nielsen
Rødvig.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 28162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 8-7.

Skibsdagbøger — Maskinjournaler

billigst en gros & en detail hos

S. FRIEDLÆNDER

Kgl. Hof-Papirhandel.

Kjøbmagergade 26.

Telefon 1030 & 8442.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de Beste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22¹. Telegram-Adresse: COPENHAGEN. Telefon-Nr. 42



De danske Vin- og Conservefabriker

J. D. Beauvais M. Rasmussen
Kgl. Hofleverandør

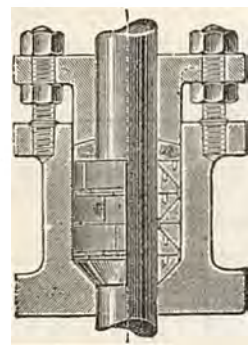
Alle Slags Conserve og Skibsproviant
Hovedkontor: Lyngbyvej 83

Telefoner: Central 6890
Str. 173
1216

Fiskeboller. Blodbudding. Boiled beef
Oksekødssuppe med Kød

Faaborg
Fruktvine og Likører

Condenseret Mælk fra
Anglo Swiss Milk Company
i 55 Aar Leverandør til den kgl. danske Marine



Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts
selvvrirkende Metalpakning
Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.
Over 52,000 i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franko.
Bureau: København K.
Amaliegade 34.
Telefon 10140.
Telegr.-Adr.: Carlholtermann, Kbhvn.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i København: Telegr.-Adr.: „Vanhaarst“.

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

Berg & Larsen

forhen Martin Niissoon
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensen Eftf.

Salvtorvet 4.
Telef. Bbro 1516 y.
Lager af Uhre, Barometre, Termometre, Brillor, Fincenez, Kikkertor.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxø Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Skibsfører Sigurdsens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat



er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.

Faas hos:

F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhvn.

og
Sigurdsen, Nordby, Fanø

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Søværkshavnen.

Fabrik for sølvsmørende Lossehjul.
Telf. 29,779 y.

1 Sextant

er billig til Salg. Gl. Land-
hotel, Landemærket 30.

Galease

„Adele“, 36,67 N. R.-Tons,
85 Tons dw., er til Salg ved
Henvendelse til

H. Rasmussen

Prinsensgade 12. Marstal.

Stenfiskerfartøj,

galenserigget, godt bygget,
15 Aar, laster 34 Læster, er
billig til Salg straks. Billet,
mrk.: „368“, modtager Bladets
Kontor.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12-2, 8-9 Aften. Søndag 10-11.
Damer Søndag 11-12 og Onsdag 2-3.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hortig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Den Nautiske Afdeling ved Meteorologisk Institut.

Ved Kaptajn C. I. Hansen.

(Fortsættelse.)

De under Pkt. 2, 3 og 4 omtalte Arbejder offentliggøres hvert Aar i Nautisk-Meteorologisk Aarvog, hvoraf Særtryk bliver udleveret til de Skibsførere, som er Observatorer for Institutet.

2. Nautisk-Meteorologiske Observationer i vore egne Farvande. Samtlige klimatologiske og hydrografiske Observationer, der ved Fyrdirektoratets og en Del private Folks Velvilje udføres fra 11 danske Fyrskibe og fra 16 Kyststationer, offentliggøres nu dels i maanedlige Hæfter og dels i den ovenfor omtalte Aarvog. Observationerne, der paa Fyrskibene tages hver sjerde Time Døgnet rundt, bestaar af følgende: Vindens misvisende Retning og dens Styrke efter Beauforts Skala 0—12 (tages paa Skøn); Vejrets Tilstand; Skydækket efter Skalaen 0—10, hvor 0 betyder klart og 10 helt overtrukket; Luftens Temperatur, som tages paa $\frac{1}{10}^{\circ}$ Celcius; Strømmens misvisende Retning og dens Fart, som maales med Log eller Pind, samt Vandets Temperatur og Vægtfylde fra Overfladen og nedefter paa de en Gang bestemte internationalt vedtagne Dybder.

Fra Kyststationerne foretages kun 1 Gang i Døgnet Observationer over Vandets Temperatur og Vægtfylde i Overfladen*).

Alle de indkomne Observationer gennemgaaes kritisk, før de benyttes til Bearbejdelse og Offentliggørelse. Temperaturen korrigeres, og af Vægtfylden udregnes Saltholdigheden i $\frac{0}{100}$ efter Martin Knudsens Tabeller. For hver Maaned udregnes Maanedsmidler af Vindstyrke, Skydække o. s. v., og ved Aarets Slutning opgøres de forskellige Vind- og Strømforholds procentvise Hyppighed i hver Maaned.

Disse Fyrskibsobservationer danner et udmærket Grundlag til Bedømmelse af vore Farvandes hydrografiske Beskaffenhed. Materialet er indsamlet under behørig Kontrol baade overfor Observatorer, Instrumenter og Beregnere, det foreligger for hvert Aar trykt og let tilgængeligt, og sammenholdt med de paa Landet tagne klimatologiske Observationer bidrager det sit til Karakteristiken af Danmarks Vejrlig, samt til de Forklaringer over Storme, Strømme etc., som findes i »Danske Lods«.

3. Indsamling af Materiale om arktiske Isforhold baseres paa direkte Observationer fra Førere af forskellige Krigsskibe, grønlandske Handels Skibe, Islandsdampere, grønlandske Handels Funktionærer i Grønland, norske Sælfangere, skotske Hvalfangere og andre. Institutet støttes endvidere af de meteorologiske Instituter i andre Lande, væsentlig fordi der paa den 7de internationale Geograf-Kongres, som afholdtes i Berlin i 1899, blev vedtaget følgende Resolution:

»I Erkendelse af den store videnskabelige og praktiske Interesse, som det vil have saa vidt muligt at kende den aarlige Udbredelse, Form og Mængde af Drivisen af polar Oprindelse, retter Kongressen en indtrængende Opfordring til de hydrografiske og meteorologiske Institutioner i de Lande, som har Skibe, der befærer de Have, hvor Drivis af polar Oprindelse forekommer, om ved internationalt Samarbejde at søge at tilvejebringe saa udtømmende Oplysninger som muligt om denne og at indsende disse Oplysninger til et Centralsted, for at en ensartet Bearbejdelse af hele Materialet kan finde Sted dér. Henset til de allerede foreliggende Arbejder i denne Retning, erklærer Kongressen det

danske meteorologiske Institut i Kjøbenhavn som bedst egnet til Centralsted for Indsamling og Bearbejdelse af Oplysninger vedrørende Isforholdene i de nordlige Have og anmoder derfor de andre Institutioner om:

- 1) at bevæge Førerne af Krigs- og Handelsskibe til at give Beretning om den Drivis, som de møder,
- 2) at forsyne Skibene med Skemaer, som vil blive Institutterne tilslillet fra det danske meteorologiske Institut.«

Begyndelsen til dette Arbejde findes i »Nautisk-Meteorologiske Observationer, 3. Del« 1892, hvor G. Holm giver en Fremstilling af Isforholdene ved Grønland i Aarene 1890—92; derefter kommer en Artikel i 1894, der dog kun omhandler Storisens Udbredelse i Davisstrædet i 1893—94. I 1895—96 behandles Isforholdene saa vel Ø. som V. for Grønland af C. Ryder. Fra 1897, da den nuværende Aarvog begynde at udgaa, kan Meteorologisk Institut give en samlet aarlig Fremstilling af Udbredelse, Form og Drift af den arktiske Drivis i alle de arktiske Have suppleret med en Oversigt over Sandsynligheden for Isens Forekomst og Drift i det kommende Aar. Resultatet foreligger hvert Aar i Februar eller Marts i Særtryk og sendes til de Skibsførere, som har været Observatorer, til Institutioner og til andre.

4. Statistik over Isforholdene i de danske Farvande. Institutet har fra November 1906 foranstaltet, at der ved forskellige Fyr, Lodserier, Havne o. s. v. føres Observationsbøger over Isforholdene i de paagældende Farvande, og der udgives for Fremtiden hvert Aar en i tabellarisk Form ført Fremstilling over Isforholdene samt deres Indvirkning paa Besejlingsforholdene paa c. 150 Steder i Farvandene. For hver af disse Steder kan man for hver Dag i Vinteren se, hvilken og hvor meget Is der har været, og i et Sammendrag anføres for hvert Sted, hvor mange Dage der har været Is af de forskellige Styrkegrader, hvor mange Dage Besejlingsforholdene har været paavirket af Isforhold, det samlede Dageantal med Is, Dato for første og sidste Ismelting, Isens Tykkelse o. s. v.

Sammen med Observationerne over Isforhold gives en Oversigt over Afvigelserne fra Luftens Normaltemperatur for hver Vintermaaned, Frostperiodernes Længde og Intensitet, samt en Tabel over nogle af de Faktorer (Vandets Temperatur og Saltholdighed), som spiller en Rolle ved Bedømmelse af, hvor udsat et Farvand eller en Havn er overfor Isdannelse.

Dette Arbejde, som er i sin Begyndelse, vil en Gang faa stor Betydning; det er nemlig saa yderst faa Steder i Landet, hvor man har nogle faa og spredte Oplysninger om Is fra tidligere Aar, et Forhold man ofte har følt som en stor Mangel.

5. Den danske Ismeddelelsestjeneste. I November 1906 bestemte Marineministeriet, at Ismeddelelsestjenesten fremtidig skulde henlægges under Meteorologisk Institut og udføres af dettes nautiske Afdeling. Tjenesten gaar i store Træk for sig paa følgende Maade:

Rundt omkring i vore Farvande er der oprettet Udkigsstationer for Is, ialt 26, som hver Morgen, saa snart Ministeriet har givet Ordre til, at Tjenesten skal træde i Virksomhed, indsender telegrafiske Meldinger direkte til Institutet om Isforholdene i de Farvande, som kan overses fra Stationen. Meldingerne, som af-

*) Ved Overfladen forstaaes altid c. 1 Meter under Overfladen.

sendes efter et Chillersystem, bestaar af et Tal, som angiver Isens Art, medens et andet angiver, i hvilken Grad Isen er til Hinder for Besejlingsforholdene. Til lige indsender Lodserierne Meddelelse pr. Post om Isens Tilstand i deres respektive Farvande, ligesom Kiel og Malmø sender Uddrag af henholdsvis de tyske og svenske Ismeldinger.

Paa denne Maade har Afdelingen c. Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Fm. et samlet Overblik over Isforholdene i Farvandene. Man aflatter da en Beretning, som sendes til forskellige Autoriteter i Kjøbenhavn (Fyrvæsen—Lodsvæsen etc.), til »Ritzaus Bureau« (som sender den videre til Bladene), og den opslaas ved Institutet, paa Børsen og Toldboden.

Beretningen sendes endvidere pr. Telegraf til 5 Stormvarselsstationer i Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Eshjerg og Odense, hvor Telegrammet opslaas i Opslagskassen. Et Uddrag af Beretningen sendes telegrafisk til de 7 Issignalstationer i Landet nemlig Hirtshals, Skagen, Fornæs, Helsingør, Sejro, Kjelsnor og Hammeren, samt til de 2 Statssignalstationer ved Hanstholm og Kronborg, og alle disse Stationer har sædvanligvis Telegrammet i Hænde c. Kl. 11 Fm. Fra dette Tidspunkt kan passerende Skibe pr. Signalering faa Underretning om Isforholdene i Farvandene fra samme Dags Morgen.

De 7 Issignalstationer faar eventuelt tillige Ordre til at vise forskellige Issignaler, der gives ved Tavler, og som angiver, om der findes Is i 13 visse bestemte Hovedfarvande, saasom Læsø Rende, Sundets nordlige Del, Langelandsbæltet, mellem Gjedser og Dars o. s. v. (se »Danske Lods«).

Pr. Post sendes Isberetningen til de fleste Havne i Landet, hvor den opslaas paa et let iøjnefaldende Sted; i denne Isberetning gives en Oversigt over, hvilke Fyrskibe og Lystønder der er inddraget.

For at indhente yderligere Oplysning om Isforholdene er Nautisk Afdeling i Forbindelse med flere Dampskibsførere, som afgiver Meddelelse til Afdelingen, naar de har mødt Is paa deres Rejse, ligesom ogsaa Lodser ved Ankomsten til Kjøbenhavn telefonerer Oplysning om den Is, som de af dem lodsede Skibe har opgivet at have mødt.

Saaftremt enhver Skibsfører straks ved Ankomsten til Kjøbenhavn pr. Telefon (7300) vilde give Afdelingen sine Oplysninger om Isen, kunde Afdelingen i denne Henseende blive et Central-Bureau for Skibsfarten for saa vidt angaar Isen, thi de gensidige Oplysninger om Isen, som ellers kun kan finde Sted Mand og Mand imellem, kunde da komme alle til Gode, idet enhver for at faa Besked, blot havde at ringe den nautiske Afdeling op. Sidste Vinter kom der flere Meddelelser om Isen. I Særdeleshed var Kaptajn Therkelsen, S/S »Frejr«, interesseret i denne Sag og sendte regelmæssig ved Ankomsten til Kjøbenhavn Besked om den Is, han havde mødt.

6. Særlige Arbejder. Som Eksempel paa saadanne skal jeg nævne de nautiske Artikler, der af og til er fremkommen i Aarbogen, saasom V. Garde: Vindkort over den nordlige Del af Atlanterhavet og Davis-Strædet; C. Ryder: Havstrømmene i Farvandene mellem Norge, Skotland og Grønland; Adam Paulsen: Vandstandsmaalinger i danske Farvande o. fl.

Jeg skal slutte min Artikel med at oplyse, at enhver Skibsfører, der tilbyder at observere for Institutets nautiske Afdeling, udfører dette gratis, men har dog forskellige Fordele deraf. For det første modtager han aarlig Særtryk af de Arbejder, hvortil han har bidraget, endvidere undersøges hans Barometre gratis, ligesom forskellige Instrumenter, undersøges uden Vederlag af Deutsche Seewarte for de Skibsførere, som er Observatorer for det danske meteorologiske Institut. Skønt det ikke har været muligt at faa rejst Midler til en øjeblikkelig Honorering af de udfyldte Journaler saaledes som f. Eks.

Meteorological Office i Nordamerika kan tilbyde, har Ministeriet dog ved et Præmiesystem fundet Udvej til at udmærke de Skibsførere, som i en Række af Aar har indsendt gode Observationer. Efter et Tidsrum af 6 Aar tilbydes en Præmie til c. 50 Kr. Værdi, efter 12 Aar en Præmie til c. 100 Kr., og efter 20 Aars Forløb en Præmie til c. 300 Kr. Værdien af Præmien kan ogsaa udbetales, hvis Observator maatte ønske det.

Kjøbenhavn, d. 19. December 1907.

Dansk Sejlskibsfører-Forening. Efter derom fremsat Ønske fratræder Hr. Sekretær L. Drechsel med Udgangen af indeværende Aar Stillingen som Kasserer og Sekretær ved Dansk Sejlskibsfører-Forening.

Paa et Møde, afholdt her i Byen d. 12. ds., har Foreningens Bestyrelse derefter ansat som Kasserer Hr. Kaptajn C. Minor Rasmussen og som Sekretær Redaktør af »Dansk Søfartstidende«, Hr. Emil Krogh.

Foreningens Kontor er ligesom hidtil St. Annæ Plads 26. Kjøbenhavn.

Sø- og Handelsretten. Ved det i Lørdags paa Raadhuset i Kjøbenhavn foretagne Valg af søkyndige Medlemmer til Sø- og Handelsretten genvalgte Kommandør Jessen, Skibsinpektør, Kaptajn C. A. Jørgensen og Kaptajn A. V. Knudsen.

I Stedet for Kaptajnerne Breiningen, L. C. Kraemer og H. V. Petersen, der ikke ønskede Genvalg, nyvalgte Skibsinpektør, Kaptajn Odin Tidemand, Kaptajn Chr. Poulsen og Kaptajn J. T. Hagedorn.

Valgene gælder for fem Aar og skal stadfæstes af Kongen.

Strejke som force majeure. Ved de talrige Strejker, som i Løbet af de sidste Maaneder har hersket i forskellige Havne, er Spørgsmaalet om disse Arbejdsforstyrrelsers retslige Følger blevet ret brændende. Navnlig er det af Vigtighed at faa afgjort, hvem der skal bære de ved disse Forstyrrelser af Losning og Lastning opstaaede Omkostninger, Befragteren eller Rederen.

Da der oftest i Certepartierne indeholdes Bestemmelser om *force majeure*, reduceres Spørgsmaalet væsentligst til, om og naar en Strejke skal anses for *force majeure*. Af betydelig Interesse i denne Henseende er en Dom, som i Følge »Hamb. Corr.« af de franske Domsmyndigheder er blevet fældet overensstemmende i tre Instanser.

Losningen af en Ladning Kul fra Damperen »Gustav Vögel« i Rochefort sur Mer var bleven afbrudt ved Strejke blandt Arbejderne hos det derværende Firma Delmas Frères, i hvilken Anledning Rederiet, Lobden & Co., havde forlangt en Skadeserstatning.

Efter hvad der er oplyst under Sagen, var Arbejdernes Forening forpligtet ved en Kontrakt med Delmas Frères til at overtage Losningen af Damperen, og havde maattet opsigte Overenskomsten 3 Maaneder forinden, hvis der skulde indtræde en ensidig Forandring af de bestaaende Tilstande. I Stedet for dette nedlagde de med Losningen beskæftigede Arbejdere, paa Grund af en mindre Strid med en Formand, pludselig Arbejdet. For at faa bilagt denne Strid viste det nævnte Firma en vidtgaaende Imødekommenhed; alligevel ophørte Strejken ikke, men blev fortsat under et andet Paaskud. Arbejderne forhindrede ved alle til Raadighed staaende Midler, det

vil sige ved Overtalelse og Vold. Firmaet i at faa andre Arbejdere i Stedet, og det gik endog saa vidt, at man tvang Mandskab fra de i Byen stationerede Regimente, som vilde hente Kul til Kasernen fra Firmaets Lagerplads, til at afstaa herfra. Det nævnte Firma havde yderligere Kontrakt om Levering af Kul til Koloniministeriet, og da det under disse Forhold ikke saa sig i Stand til at opfylde denne, blev det af Ministeriet idømt en Konventionalstraf; denne Straf blev dog senere eftergivet paa Grund af de særlige Forhold.

Under disse Omstændigheder er Handelsretten i Rochefort-sur-Mer, Appellretten i Poitiers og Cour de Cassation, overensstemmende med hinanden, kommet til det Resultat, at der i dette Tilfælde forelaa *force majeure*, og at Rederiets Krav paa Erstatning for Forsinkelse af Losningen som Følge deraf maatte afvises.

Deutsche Seewarte. I 1908 skal der i Følge »Hamb. Corr.« oprettes en ny Afdeling under Deutsche Seewarte, saaledes at dette Institut nu kommer til at omfatte 7 Afdelinger. Paa Grund af det mere og mere omfangsrige og værdifulde litterære Materiale, som Seewarte udgiver, har man ganske naturligt følt Trang til en særlig litterær Afdeling, der tillige skal træde i umiddelbar Berøring med de fagvidenskabelige Kredse. Det er en Selvfølge, at denne Afdeling ogsaa skal overtage Redaktionen af »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie«, de berømte Tidsskrift, der er et saa udmærket Organ for Søfart og Havforskning. Under samme ny Afdeling skal ogsaa henlægges Seewartes Kortsamlinger og i det hele taget alt, som har Berøring med litterære Sager.

Dampfærgeforbindelsen mellem Sverige og Tyskland. Berlin, 17. December. (Ritz. Bur.). »Tägliche Rundschau« meddeler: Fra tysk Side har allerede Forarbejderne til Dampfærgeforbindelsen mellem Tyskland og Sverige, som skal være færdig i 1909, taget deres Begyndelse med Boringer og Undersøgelser i Havnen ved Sassniz. Der skal ikke bygges nogen ny Havn, men den nuværende skal udvides betydeligt. Den gamle Mole skal forlænges flere Hundrede Meter, og desuden skal Havnen uddybes. Der skal desuden bygges en ny vestlig Mole for at beskytte Havnen mod Vestenstorme.

Lastelinie-Spørgsmaalet. Efter Forlydende i det norske Søfartsblad »Kysten« vil der for det næste Storting blive forelagt Forslag til Ordning af Lastelinie-Spørgsmaalet. Rimeligvis vil der blive foreslaaet saavel Dyblastelinie som Trælastelinie. Endvidere vil Forslaget sandsynligvis komme til at indeholde en Bestemmelse, hvorefter det overlades til Regeringen at afgøre, naar, og i hvilken Udstrækning, Lasteliniebestemmelserne skal træde i Kraft.

For saa vidt denne Antagelse holder Stik, skriver Bladet, synes Hensigten at være den, at en eventuel norsk Lastelinie kun skal finde Anvendelse paa norske Skibe, naar de sejler paa Lande, som selv har Lastelinie og kræver en saadan respekteret af de Skibe, der anløber deres Havne. Derimod vil man vistnok holde Adgangen aaben til at lade norske Skibe laste frit, hvor dette kan ske og findes hensigtsmæssigt.

Havnebanetaksterne. Grossererersocietetets Komité vedtog i sit Møde den 12. ds., meddeler »Børsen«, at rette en Henvendelse til Regering og Rigsdag angaaende Havnebanetaksterne. Komitéen henstiller subsidiært, at der sættes en ensartet Takst for alle Dele af Københavns Havn, saavel Frihavnen som Toldhavnen, men saavel for Københavns som for Provinsernes Vedkommende maa Handelsstanden fremdeles opretholde sit Hovedkrav: Havnebanetaksternes fuldstændige Afskaffelse, og anmoder Lovgivningsmagten om ved den forestaaende Forhøjelser af Statsbanetaksterne med deraf følgende Indtægtsforøgelse at imødekomme dette Ønske.

Den berømte engelske Fysiker Lord Kelvin, bedre kendt under Navnet Sir William Thomson, er i Følge et Telegram fra London d. 17. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 83 Aar.

Sandsynligvis vil kun faa af vor Kreds vide Besked med, at Lord Kelvins Hovedværk først og fremmest skal søges paa Fysikens Omraade, og endnu færre vil være i Stand til at skønne over hans Betydning paa dette Felt. For danske Navigatorer vil derimod Lord Kelvins Navn være knyttet til en betydningsfuld Række af teoretiske og tekniske Fremskridt indenfor Navigationen, og Søfolk hele Verden over vil være enig med os i, at hvad Lord Kelvin her har udrettet, i sig selv er nok til at sikre hans Navn mod Forglemmelse.

Havneanlæg ved Rødby. Sydlollands Fiskeriforening og Udvalget for Tilvejebringelse af en Havn ved Rødby har i Følge »Løll.-Falst. Folketid.« som Svar paa et til Ministeriet for offentlige Arbejder indsendt Andragende, modtaget en Skrivelse, hvori Ministeriet meddeler, at for saa vidt der paa anden Maade kan tilvejebringes et tilsvarende Beløb, vil Ministeriet være villig til at søge bevilget et Statslån af indtil 235,000 Kr., fordelt paa et passende Aaremaal, til en Havn ved Rødby med Mundingen paa indtil 18 Fods Dybde. Udvalget havde foreslaaet 16 Fods Dybde til 385,000 Kr. à 400,000 Kr., medens Ministeriet foreslaar 18 Fod til 470,000 Kr. Udvalget skal altsaa yderligere skaffe 59,000 Kr.

Burmeister & Wain. Efter venskabelig Overenskomst har Skibsbygningsdirektor K. G. Meldahl i Lordags fratraadt Ledelsen af Burmeister & Wain's Værft paa Refshaleøen.

Som Direktør for Værftets tekniske Anliggender fungerer Direktør, cand. polyt Ivar Knudsen.

Gøteborg Frihavn. Aktieselskabet »Gøteborg Frihavn« er d. 17. December blevet anmeldt til Handelsregistret. Selskabets Opgave er efter Overenskomst med Gøteborg By at oprette og drive Frihavn i Gøteborg i Overensstemmelse med de almindelige Lovbestemmelser. (R. B.).

Den amerikanske svymastede Fors-and-aft Skonnerl »Thomas W. Lawson« er i Følge engelske Blade forlist ved Scilly d. 14. Decbr. paa Rejsen fra Philadelphia til London med en Ladning Petroleum. Kun to Mand siges at være bleven bjerget.

»Thomas W. Lawson« er bygget i 1902 i Quincy Mass.; den maalte 5,218 Brutto Reg.-Tons med følgende Hoveddimensioner: Længde 375 Fod, Bredde 50 Fod og Dybde 22,9 Fod.

Den førte en Besætning af 18 Mand.

Dom i en Bjergningssag. Malmø, 18. December. (Ritz. Bur.). Malmø Raadhusret har i Dag afsagt Dom i en Sag mellem Malmø Bugseraktieselskab og Svitzers Bjergningsentreprice paa den ene Side og Kaptajn G. Lysander, Fører for den svenske Dampfærge »Malmø«, paa den anden.

Sagen angik Erstatning for Bjergning af »Malmø«, efter at denne Færge den 9. Januar var grundstødt lige udenfor Indløbet til Malmø. Kaptajn Lysander havde efter Bjergningen tilbudt 2000 Kr. i Erstatning, men Sagsøgerne fordrede 12,500 Kr.

Retten, der fandt det konstateret, at der før Bjergningen var blevet truffet Aftale om, at der ved Erstatningens Bestemmelse ikke maatte lages Hensyn til Færgens eller Ladningens Værdi, erklærede Sagsøgnernes Fordring for ubegrundet, og dømte Kaptajn Lysander til at betale det af ham tilbudte Beløb, 2000 Kr. Da dette Beløb imidlertid havde kunnet erholdes uden Proces, dømtes Sagsøgerne til med 300 Kr. at betale Lysanders Sagsomkostninger.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Kinasøens Tyfoner.

Nogle Bemærkninger i Anledning af en af A. Schück om »Eve«-Tyfonen udgiven Piece.

Den bekendte Cyklonforsker A. Schück i Hamburg har for nylig fremsat nogle Oplysninger om en Tyfon, der under Navn af »Eve«-Tyfonen fra den 10.—14. Oktober 1870 hjemsøgte Kinasøen, og om hvis Bevægelse og Udstrækning der hidtil har hersket nogen Uklarhed.

Ved et Besøg paa vort herværende meteorologiske Institut gennemgik A. Schück en Del meteorologiske Journaler og blandt disse en Journal fra den danske Bark »Kjøbenhavn«, der i Oktober 1870 opholdt sig i Kinasøen. »Kjøbenhavn«s Fører — den nuværende Formand for den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn Jacob Holm — har i denne Journal givet en udførlig Beskrivelse af Vejrforholdene paa de omhandlede Dage, og det er netop ved Hjælp af disse Oplysninger nu lykkedes A. Schück at løfte Sløret for en Del af den My-

stik, der omgav »Eve«-Tyfonen. Af Kaptajn Holms Vejrobservationer fremgaar det, at det lykkedes »Kjøbenhavn« i rette Tid at slippe forbi Centret. I Journalen for den 12. Oktober bemærker Kaptajn Holm i Anledning af, at Vinden med faldende Barometer drejede Vest over: »Det skulde ikke undre mig, om der længere Nord paa blæste en Tyfon.« Med Hensyn til Tyfonen var det for saa vidt rigtigt, kun har Centret paa dette Tidspunkt ikke været Nord for »Kjøbenhavn«, men Øst for. »Kjøbenhavn« styrede omtrent Syd (Fart c. 9), og Journalen for den 12. Oktober indeholder følgende Oplysninger om Vejret:

Dato	Skibskl.	Vind	Bar.	Temp. °C.		Fugtighed	
				Luft	Vand	absolut m. m.	relativ pCt.
12.	4 Fm.	N. 6	757	25,9	28,3	21,2	85
	9 -		756,6	26,3	28,0	22,1	82
	Md.	N.V. 7	755,6	26,5	27,3	22,3	87
	3 Em.		753,6	26,2	27,2	22,5	88
13.	8 -	NNV. 9	753,7	26,2	27,0	22,9	90
	4 Fm.		V. 6	754,3	26,0	26,0	22,0

Mellem Md. den 12 og 4 Fm. den 13. heftige Byger med stærk Regn og om Fm. den 13. høj Dønning fra NNV. (13°—15° N. Br. og 110½° Ø. Lgd.).

Det er Kl. 3 om Eftermiddagen den 12., Kaptajn Holm udtaler sin Formodning om at befinde sig i Nærheden af en Tyfon. Paa dette Tidspunkt havdes Centret omtrent i ØSØ.; den 13. om Formiddagen var Retningen til Centret NØ., Barometret steg, og »Kjøbenhavn« fjermede sig fra Tyfonen.

Samtidig befandt den engelske Bark »Iredale« sig 160 Sømil længere Nord paa, Vinden var her Øst 10. »Iredale« har altsaa været paa den modsatte Side af Centret, men noget nærmere dette end »Kjøbenhavn«, og Tyfonens Tværnit har saaledes kun været c. 150 Sømil. Det er imidlertid netop i Tyfonerne af ringe Udstrækning, at det blæser med størst Voldsomhed, og havde »Kjøbenhavn« blot været nogle Timer tilbage i sin Sejlads, havde den næppe undgaaet Centret.

Det interessante ved Kaptajn Holms Optegnelser — af hvilke de ovenfor nævnte kun er et lille Uddrag — ligger deri, at de er de eneste Oplysninger, man har fra et Fartøj, der er passeret Vest og Syd for Tyfonen, hvorfor de netop giver yderst værdifulde Bidrag med Hensyn til at bestemme Banen og Tværnittet.

Det fremgaar da, at Tyfonen fra den nordlige Del af Luzon med en Hastighed af 5—7 Sømil pr. Time har bevæget sig i sydvestlig Retning, indtil den paa 14° N. Brd. og 112° Ø. Lgd. bøjede mod Vest og Nord, hvorefter den opløstes i Nærheden af Kysten.

Vort nuværende Kendskab til Tropernes Orkaner er jo i væsentlig Grad baseret paa de udmærkede Oplysninger, som Skibsførere og Styrmand gennem de meteorologiske Journaler tilstiller de meteorologiske Instituter, og at blot et enkelt Skibs Observationer, naar de er omhyggeligt anstillede, kan faa stor Betydning, viser det ovenfor omtalte Tilfælde.

Den egentlige Tyfonæson er Juni—November. Tyfonerne er aldrig stationære, men føres i Almindelighed af Sted med den fremherskende Vindretning med en Hastighed af 5—15 Sømil pr. Time paa henholdsvis 10°—30° N. Brd. Paa lave Bredder er Hastigheden i de fleste Tyfoner nogenlunde ens, men længere Nord paa er den meget variabel.

Kinasøens Tyfoner opstaar i Omegnen af Filippinerne og bevæger sig under Sydvestmonsunen mellem VNV. og NV. Enkelte bevæger sig, naar de har naaet midtvejs mellem Filippinerne og Asiens Kyst mod Nord og senere mod NØ.

Under Nordøstmonsunen bevæger de sig mellem V. og SV. Norden for Formosa, i det østkinesiske Hav, er Bevægelsen under hele Sæsonen mere nordlig, mellem NV. og NØ.; de opslaar ude i det Stille Hav mellem 15°—20° N. Brd.

Tyfoner træffes ikke nærmere Ækvator end 9° Brede.

Forud for Tyfonen er Vejret i Almindelighed hedt og tørt med Stille eller flove Vinde. Paa Himlen viser sig ofte fantastisk formede Cirrusskyer, der trækker fra Øst. Der viser sig Forstyrrelser i Barometrets daglige Gang, først stiger Barometret, men i en Afstand af c. 500 Sømil fra Centret begynder det at falde langsomt. Luften bliver trykkende hed, der viser sig store Ringe om Sol og Maane; ved Solens Op- og Nedgang er Himlen ofte flammende rød, og en svær Dønning sætter ind fra en Retning, der kan være betydelig afvigende fra den Retning, hvori Centret haves.

I en Afstand af c. 50 Sømil fra Centret kan Vinden ofte naa en Hastighed fra 40—80 Meter pr. Sekund. Her i Kjøbenhavn er det voldsomste Vindstød, der overhovedet er maalt, 35 Meter (Julestormen 1902).

I mange Tyfoner falder Barometret ikke under 730 mm., nedens det i andre falder til 724 mm. Lavere Barometerstande er sjældne. Mellem 60—150 Sømil fra Centret falder Strømme af Regn.

Selve Centret har paa lave Bredder et Tværnsnit af omtrent 4 Sømil; der er stille og opklarende, Bølgerne er laarnhøje og Søen meget uregelmæssig. Længere Nord paa kan Centrets Tværnsnit blive fra 40—50 Sømil, og Søen lægger sig her i Almindelighed med Vinden.

Paa lave Bredder vil man i en Tyfon med Vinden paa Ryggen have Centret foran sig c. 4 Streger til venstre. Paa højere Bredder 5 à 6 Streger til venstre.

Nærmere Oplysninger om Tyfoner faas i:

»The law of storms in the eastern sea«. W. Doberck, Direktør ved Observatoriet i Hongkong. Bogens Pris er 1 Dollar.

Th. P. Funder.

Sø- og Handelsretsdomme.

Kendelse i S. S. Nr. ⁷³/₁₁₀₀₇, afsagt den 27. Novbr. 1907. Skibsmægler- og Klareringsfirmaet Rønstrøm & Malmquist, Malmö, mod Handelsfirmaet Chas. H. Christensen.

Efter Anmodning af det indstævnte Firma, Chas H. Christensen, besøgede Citanterne, Firmaet Rønstrøm & Malmquist i Malmö, Speditionen og Ekspeditionen for de Indstævnte af et Parli Jern, som i Februar Maaned d. A. var ankommet fra England til Malmö med det danske Dampskib »Axel«. Da Føreren af »Axel« gjorde Fordring paa Kr. 372.31, som Godtgørelse for en Overliggedag, dels ved Indladningen i England, dels ved Udloosningen af en Del af Ladningen i Helsingborg, forespurgte Citanterne de Indstævnte, om de vilde deponere Beløbet eller afgøre Sagen med det i Kjøbenhavn bosiddende Rederi. De Indstævnte svarede den 13. Februar telegrafisk: »Hvis nødvendigt deponer 373 Kr.« og udtalte i en den samme Dag dateret Skrivelse til Citanterne: »Med Hensyn til Beløbet Kr. 372.31 for Tidstab etc. haaber jeg, at De godhedsfuldt har deponeret dette Beløb, og at De har faaet en Ordning paa Sagen uden at volde os Vanskeligheder . . .«. Samme Dag overgav Citanterne det forlangte Beløb til »Axel«s Fører som Depositum.

»Axel«s Fører stillede imidlertid nu et yderligere Forlangende om Kr. 137.94 som Godtgørelse for $\frac{1}{2}$ Overliggedag i Malmö, forvoldt ved en af de Indstævnte forlangt

Udvejning af det dertil bestemte Parli. Citanterne telegraferede herom til de Indstævnte og forsøgte samme Dag — den 13. Februar — telegrafisk at erholde Bemyndigelse til ogsaa at deponere dette Beløb, men fik det Svar, at ingen af Cheferne var i Forretningen. For at undgaa en Oplægning af en Del af Ladningen, hvormed Skibets Fører truede, udbetalte Citanterne ogsaa det heromhandlede Beløb til Kaptajnen »som Depositum«. De tilskrev straks de Indstævnte herom og tilføjede en Bemærkning om, at de gik ud fra, at de Indstævnte ordnede sig med Rederiet med Hensyn til de deponerede Beløb.

Efter forgæves at have anmodet de Indstævnte om Refundering af de saaledes udlagte Beløb, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de blandt andet paa- staar sig de to nævnte Beløb tilkendt hos de Indstævnte.

De Indstævnte, der gør gældende, at det i Virkeligheden har været uberettiget af »Axel« at forlange Liggedagsgodtgørelse, hævder tillige, at Citanterne ved at udbetale Beløbene til Skibets Fører uden paa den i Sølovens § 155 omtalte Maade at sikre de Indstævnte ved Arrest i de deponerede Summer, har gjort sig skyldig i en saadan Forsømmelse, at de ikke uden at føre Bevis for Berettigelsen af »Axel«s Krav selv kan have nogen Fordring paa de Indstævnte.

Citanterne, der hævder, at »Axel«s Krav har været ubeføjede, gør gældende, at de ikke uden Ordre fra de Indstævnte havde været berettiget end sige forpligtet til at gøre Arrest i de stillede Deposita, og at de derfor, rent bortset fra Spørgsmaalet om Berettigelsen af »Axel«s Krav, maa have Krav paa at faa Beløbene, som de har udlagt for de Indstævntes Regning og efter deres Ordre, refunderet af disse.

De Indstævnte har nu i Henhold til Sø- og Handelsretslovens § 32 æsket Rettens Kendelse med Hensyn til Spørgsmaalet, om det har Interesse for Sagen, at Rederiets Krav paa Liggedagspenge nærmere oplyses, og hvilken af Parterne der har Bevisbyrden for, at hans Opfattelse heraf er den rette.

Da de Indstævnte nu ikke ses at have antydnet, at de ønskede Arrest foretaget, da det ikke paa Forhaand kunde antages, at de foretrak at udrede Omkostningerne ved en Arrest og den derpaa følgende Proces i et fremmed Land, fremfor at henvende sig direkte til det herværende Rederi, og da Indstævnte ikke ses at have besvaret Citanternes gentagne Udtalelser, hvoraf det fremgik, at disse forudsatte, at de Indstævnte ordnede Sagen med Rederiet, findes Citanterne ikke at have gjort sig skyldige i nogen Forsømmelse. Spørgsmaalet om Overliggedagskravenes Berettigelse maa herefter blive en Sag mellem de Indstævnte og vedkommende Rederi, medens det maa blive uden Interesse for nærværende Sag.

Hovmesterens Stilling om Bord.

Vi har modtaget følgende:

Man kan ikke sige om Indsenderen af Artiklen med ovenstaaende Overskrift i »Dansk Søfartstidende«s Nr. 46, at han er undselig, naar da undtages dette, at han undser sig for at være sit Navn bekendt. Det undrer mig, at »Dansk Søfartstidende« har villet optage en anonym Artikel af denne Slags, som dog ellers plejer at holde til i en helt anden Del af vor Hovedstadspressen.

Hvis Indsenderen aabent og ærligt havde sat sit Navn under Artiklen, vilde Sagen jo have set anderledes ud, og jeg opfordrer ham herved til at navngive sig og paapege et eller flere af de Skibe, i hvilke de af ham fremførte Forhold finder Sted. Jeg mener at være berettiget

dertil, da han anvender Benævnelsen »almindelige Lastbaade« uden Undtagelser, under hvilken Kategori, det Skib, jeg fører, ogsaa kommer ind.

Man kommer uvilkaarligt til den Formodning, at »Søfarende Hovmester« muligvis er en af dem, der mener, at Hovmestrenes Opgave i en eller anden Rækkefølge er at sælge Spiritus og passe paa de »Varebeholdninger«, der henhører dertil, og saa er bleven indigneret over de Udtalelse, der er fremkommen her i Bladet fra enkelte Skibsførere mod denne Geschäft.

Nu er der vel nok dem, der mener, at en Artikel, som »Søfarende Hovmester«s simpelthen burde ignoreres. Ja, dette var jo det bekvemteste, men — det gaar ikke an. Hvis Udtalelser som disse faar Lov at staa upaatalt (i et Blad som »D. S.«), vil de, i al Fald for en stor Del af Læsernes Vedkommende, blive taget for gode Varer, og dette kan drage Følger efter sig.

Indsenderens Anke over Hovmestrenes Lønningsforhold kan jeg, og vistnok mange med mig, fuldtud tiltræde.

Den 30. Novbr. 1907.

N. Pedersen,
Fører af S/S »Silkeborg«.

Den ærede Indsender udtrykker sin Forbavselse over, at »Dansk Søfartstidende« har givet Plads for et Indlæg som det her omtalte, undertegnet »Søfarende Hovmester«, og retter dermed en mild Bebrejdelse mod os.

Ogsaa vi kunde ønske, at vedkommende Hovmester havde foretrukket med sit Navn at staa inde for Rigtigheden af de Anker, han fremførte, og vi støtter derfor gerne den ærede Indsenders Opfordring i saa Henseende. Hermed er imidlertid ogsaa Enigheden forbi, thi den paagældende Artikel overskred absolut ikke i Form og Tone Grænserne for, hvad der kan være tilladeligt — selv i et anonymt Indlæg. Man kan have nok saa megen Sympati for den Mand, der uden at betænke sig sætter sit Navn og dermed — i et Tilfælde som dette — maaske sin Stilling ind paa den Sag, han ønsker at fremme, men man kan ikke forlange, at han skal gøre det.

Forøvrigt vil Kaptajn Pedersen næppe kunne være i Tvivl om, at et fuldstændig analogt Tilfælde saare let vilde kunne indtræffe ogsaa for en Skibsførers Vedkommende, uden at der derfor var nogen Grund til at gaa strængt i Rette med den paagældende Indsender eller det Blad, som havde givet Plads for et saadant Indlæg.

Red.

Fragtmarkedet.

Der har saa at sige ingen Forandringer fundet Sted i Fragtmarkedet de sidste otte Dage, hverken for ud eller hjemgaaende.

Hvad Kullaster angaar, da har det gennemgaaende været vanskeligt, ja tildels umuligt, at arrangere saadanne for prompte Baade, grundet paa den store Oplægnings og Udskebningsstederne, og Ekspeditionerne er som Regel ikke hurtige nu. Desuden vanskeliggør de nære forestaaende Jule- og Nytaarselligdage samt de skotske »miners holidays«, som tager deres Begyndelse d. 31. ds., Afskibningsforholdene en Del, ligesom ogsaa forsinkede Ankomster paa Grund af daarligt Vejr ofte har været Aarsagen til Ophold. Kulfragterne til Middelhavet er delvis en Kende bedre, hovedsagelig fordi Returmarkedet stadig er yderst elendig, men ad Østersøen til er de lavere helt igennem. Blandt de sidste Afslutninger fra Østkysten nævner vi: 4/3 Wear/Kiel (2,300), 4/6 Forth/Kiel (1,300), 5/ Wear/Malmø (1,500), 4/7¹/₂ Forth/Karrebæksmunde (1,650), 4/1¹/₂ à 4/3 Methil/Neufahrwasser (1,800),

3/3 à 3/4¹/₂ Rotterdam (1,600/2,200), 6/6 Burntisland/Savona (2,600), 7/3 Blyth/Messina (1,900). Fra Cardiff blev der sluttet til 5/ Kjøbenhavn (1,500), 4/3 Havre, Frcs. 7¹/₄ Algier, 7¹/₂ à 7¹/₈ Marseille, 7/ à 7/6 Genua, 8/ Venedig, 7/3 Port Said, 10/6 Colombo, 5/10¹/₂ à 6/ Las Palmas, 8/3 nedre La Plata, 9/6 Rio Janeiro.

Det østlige Marked ligger svagt. Bombay betalte 16/ for Erts til Baltimore for en 6,000 Tons Baad pr. Januar. Rispladserne lager lidt Tonnage pr. Februar/Marts paa Basis af 20/9 à 21/3. O. C.

Sortehavet lager næsten ingen Dampere, og Raten er selvfølgelig trykket ned til et Minimum. Fra Odessa eller Nicolajeff til udsøgt Havn er Raten for Korn omkring 6/, som er mere eller mindre nominal. Sulina har næsten intet at byde paa. For Erts fra Nicolajeff betalles 6/6 Rotterdam, 6/10¹/₂ Middlesbro; disse Fragter er de laveste, der er betalt det sidste Par Aar.

Middelhavet har fragtet en Del, men ogsaa her er Raterne meget usle og i de fleste Tilfælde tabbringende. En Del Dampere gaar stadig til England eller Amerika i Ballast. For Salt sluttedes et Par Dampere Tonvieja/Calcutta til 9/3. Aleksandria sluttede for Bomuldsfrø til saa lavt som 5/3, Hull, 5/9 London. For Fosfat fra Slax betalles 6/9 London, 7/3 Cork, 8 Honfleur, alt med 1/ Lastning. Ertsraterne fra Bilbao er faldet betydeligt, og der betalles sidst kun 3/7¹/₂ à 3/9 Cardiff, 4/ Tyne, 4/1¹/₂ à 4/3 Middlesbro, 4/3 à 4/4¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika er hævdet, ja for Korn betalles endog 1¹/₂ d. mere pr. December fra Philadelphia til udsøgt Havn, altsaa 2/, men pr. Januar er Raten uforandret 2/1¹/₂ pr. Qr. fra »Northern Range«. Fra Golfen sluttedes en Del Baade, og paa Netto-Charter pr. December/Januar betalles 10/9, Basis en Lastehavn til en Lassehavn U. K. eller Kontinentet, i et enkelt Tilfælde 10/10¹/₂. For Trælast sluttedes en Del Baade til 75/ à 77/6 fra Sapelo, 82/6 à 83/9 fra Pensacola etc. til Kontinentet eller U. K., 100/ à 102/6 til La Plata. Paa Timecharter Basis betalles 4/ Dødvægt for Levering Golfen, Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet er fast for prompt Lastning, da Høsten kommer frem til Eksport tidligere end beregnet, men pr. Februar og senere er det lidt lavere end for en Uge siden, idet der fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinente nu ikke kan betinges over 17/6 pr. Februar/10. Marts. Pr. December betalles 15/ à 16/. Bahia Blanca har kun sluttet meget lidt til 17/ pr. Februar.

Østersømarkedet er under al Kritik slet, og de Rater, som der nu noteres og slutes til, giver udelukkende Tab. Der er f. Eks. fra Libau til Kulhavn paa Østkysten betalt 34/ à 35/ pr. 343 Cbf. Shortsprops, 36/ à 38/ fra Windau, Frcs. 26 pr. 216 Cbf. Windau/Ferneuzen, 21/6 à 22 D/B. Windau/London, Hfl. 15/ Kappbjælker Windau/Amsterdam, 18/ D/B. B. Norrköping/Hull (300 Stds.), 27/ Riga/Manchester (700), 4/3 for Erts Oxelosund/Stockton (1,600 Tons), 5/9 pr. Ton Sukker Danzig/Liverpool. Enhver, der forstaar sig lidt paa Fragter, vil snart se, at dette er den rene Elendighed, og da Kulfragterne jo ogsaa er usle, maa det ende med Oplægning i større Maalestok, hvis de Rederier, som har middelstore Baade, da ikke med Vilje vil sætte flere Penge til end Oplægning koster. Det fryser meget stærkt oppe i Østersøen nu, og hvis Frostene vedvarer, vil muligvis Riga og flere andre Havne snart lukke.

Fragtmarkedet for Sejlskibe.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet overalt yderst mal med kun enkelte Ordre og lave Fragtrater saavel for prompt som for senere Afskibning, saa at flere Sejlere vil være henvist til Oplægning efter endt Rejse af Mangel paa lønnende Fragter. Returfragter er ligeledes knappe og uden egentlig Liv, hvad der nærmest er Sædvane paa denne Aarstid. Efterspørgsel efter Sejltonnage fra Østersøen og Bottenhavet til England og Frankrig er begyndt at komme frem, om end i meget begrænset Antal,

men de noterede Rater er saa lave, at der ikke skænkes disse Forhaandsnoteringer nogen Opmærksomhed. De betragtes som Prøveballoner for at sondere Stemningen hos Rederne, som imidlertid forholder sig afventende, hvad der er det ene rigtige, selv nu, da Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund har ophævet Mulktbestemmelse for at slutte under Minimalfragter, og uanset den ringe og uforstaaelige Mangel paa virkelig Tilslutning til Forbundet fra norske og svenske Sejlskibsredere. Man tør betragte det som givet, at danske Redere vil holde sig tilbage fra at slutte under Raterne paa et Tidspunkt, som ligger flere Maaneder forud for Afskibningerne, og der er saa meget mere Anledning dertil, som de i den forløbne Sæson afsluttede Fragter taler tydelig nok for, at Rederne kan og maa være medbestemmende om, hvad Raterne skal og bør være. Dette bevises ogsaa derved, at flere Sejlskibslaster fra Bottenhavet blev udsat til Transport i 1908, fordi Rederne endog i Maaneder holdt ud og ikke vilde akceptere Befragternes alt for lave Tilbud.

I den forløbne Uge er bl. a. afsluttet følgende:

80 Str. Chocks Danzig/Newcastle eller Blyth 10/ pr. Load, 188 R.-T. Is Kristianiafjord/S. Nazaire 12 $\frac{1}{2}$ Frcs., 192 R.-T. Props Auray/Swansea eller Port Talbot 7 Frcs. pr. Ton, 174 R.-T. Klid London/Danmark 11/6. 300 Tons Kul Seaham/Middelfart Lstrl. 7, 280 Tons Kul Burntisland/Fredericia 6/9 pr. Tons, 320 Tons Salt Harbour/Granville 10 Frcs., 220 Tons dw. Trælast Stettin/Aberdeen Lstrl. 70.

Fragtmarkedet for de mindre Skibe staar med det nu indtraadte Frostvejr næsten helt stille. Fra Wismar er sluttet for Hvede til Danmark og Sydsverig 5 $\frac{1}{2}$ M., og fra Haderslev for Havre 6 M., Stettin har i den senere Tid sluttet til ongring 4 M., bl. a. skal der være budt for Briketter til Haderslev 5 M.

a b K j ø b e n h a v n er det lige smaat, og ikke saa faa Skibe er lagt op i de sidste Dage. Befragtninger er der ikke gjort mange af, bl. a. blev sluttet Bomuldsfrø-kager til Hobro 5 Kr.

a b s v e n s k e S u n d h a v n e findes slet ingen Ler- varelaster, og fra Sydsverig er heller ikke meget; der notes Kantsten til Kiel fra Carlshamn 5 $\frac{1}{2}$ M.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsstyrelsens Formænd:

Kaptajn M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Forretningsfører H. Clausen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll., Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø; Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus; eller til Hovedkontorst, St. Anne Plads 26, København.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland.... Kapt. C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.
 Dragør " J. Schmidt, Dragør.
 Faxe og Omegn. " J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.
 Rødvig " J. P. Nielsen, Rødvig.
 Stege og Nyord. " N. P. Hansen, Nyord, Stege.
 Bornholm " Th. Clausen, Rønne.
 Midtøen " M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.
 Sydøen " 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 og
 H. Christensen, Vindingland, Vejle.
 Midtjylland " S. Christensen, Aarhus.
 Nordjylland " J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.

Ny Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg..... Sagfører Knud Petersen og M. Andersen.
 Aarhus — N. Knudsen.
 Assens..... — J. Jørgensen.
 Esbjerg. Sagfører J. Clausen.
 Faaborg — J. Amtoft.
 Fredericia..... — E. Thiellesen.
 Frederikshavn.. — N. Petersen.
 Horsens Overretssagfører Schouenborg.
 Kallundborg ... Sagfører, cand. jur. Aage Schultz.
 Kjøbenhavn.... Højesteretssagfører Ludvig Arntzen.
 Marstal..... Sagfører H. P. Nielsen.
 Middelfart..... — Philip Hansen.
 Nexø..... — H. Mauritzen.
 Nyborg..... — Chr. Quist.
 Nykjøbing Jyll. — Axel Tønnesen.
 Odense — E. Kiørboe og C. Knudsen.
 Rønne..... — Janus Olsen.
 Svendborg..... Overretssagfører J. Jacobsen.
 Thisted Sagfører Niels Lyhne.
 Vejle..... Overretssagfører F. Knudsen.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet „Torm“

har d. 17. ds. afholdt ekstraordinær Generalforsamling. Overretssagfører Ax. Damm dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Kapt. Schmiegelow, mindedes først med hædrende, sympatiske Ord den afdøde Forretningsfører, Kapt. Torm; han havde ofret al sin Kraft og al sin Erfaring paa Selskabets Ledelse; en bedre og elskværdigere Reder kunde det ikke have haft. Dag ud og Dag ind havde han ofret det sit Arbejde lige til sin sidste Sygdom. Han bad den tilstedeværende Professor Torm bringe Kaptajn Torms Enke Selskabets Tak for den Bistand, hun stadig havde ydet sin Mand ved hans Arbejde. (Forsamlingen rejser sig, og Professor Torm takker.)

Derefter foreslog Kaptajn Schmiegelow paa Bestyrelsens Vegne Hr. Christen Craemer valgt til Forretningsfører og anbefalede ham paa det bedste.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Fra Sø og Land.

Marstal Navigationsskole. 3dje Eksamen i Aaret 1907 afsluttedes d. 14. Decbr.

Til Styrmandseksamens 1. Afdeling indstilledes 13 Elever, hvoraf 12 bestod. Til 2. Afdeling indstilledes i Navigation 9, i Engelsk 6, i Soret og Haudelsvidenskab 9 (1 afvist) og i Geografi og Vejrlære 8 (1 afvist).

Endvidere bestod 1 Elev Fiskeskipporprøven og 1 Sætteskipperprøven.

Af Statsbanernes Beretning for Aaret 1906—07 fremgaar det, at man ved Aarets Slutning, d. 31. Marts 1907, havde følgende Statsmateriel: Skibe 10, Færger 21, Isbaade 95, Pramme 2, Isjoller 4. Skibenes og Færgernes samlede Drægtighed var c. 7,992 Tons.

Fremmede Søfolk i britiske Skibe. En »Blaabog« er i disse Dage bleven udgivet, der viser, hvor mange fremmede Søfolk, der i April 1906 fandtes om Bord i britiske Skibe. Af en Besætning af 224,540 Søfolk var 34,906 Fremmede foruden 38,425 Laskarer. Nedgangen i Antallet af britiske Søfolk under britisk Flag, hvorover der har været klaget saa meget, synes nu at være standset.

Skibbrudne Søfolk. Det reddede Mandskab fra den norske Bark »Alexandra« er forleden ankommet til Southampton med Damperen »Orinoco« fra Vestindien. »Alexandra« var paa Rejse fra Ny Syd Wales til Panama bleven udsat for langvarigt Vindstille 550 engelske Mil fra Bestemmelsesstedet. Proviant og Vandforsyning var blevet opbrugt, og Mandskabet havde forladt Skibet i to Baade, 10 Mand i hver. Baadene landede paa Indefatigable Øen (Skildpadderøerne), hvor de Skibbrudne var henviste til at leve af Skildpadder og Saften af Kaktus. De gennemgik frygtelige Lidelser, og flere af dem var tilsidst næppe i Stand til at støtte paa Benene. En af dem, en Tysker, blev dræbt paa en Undersøgelses-Ekskursion, en anden, der var for svag til at følge de øvrige, blev ladet tilbage. Først efter flere Maanedes Sogen lykkedes det at finde ferskt Vand. Et Krigsskib fra Ecuador, der var udsendt for at søge efter »Alexandra«, fandt Skibet forlist paa en af Skildpadderøerne.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned 1907 anmeldt som forlist følgende Skibe; Sejskibe: 14 amerikanske, 27 britiske, 2 danske, 3 hollandske, 8 franske, 1 græsk, 4 italienske, 8 norske, 1 portugisisk, 3 russiske, 2 spanske, 5 svenske, ialt 78; Dampskibe: 1 amerikansk, 16 britiske, 1 dansk, 2 franske, 4 tyske, 1 italiensk, 3 japanske, 2 norske, 1 russisk, 1 tyrkisk, ialt 32. Aarsagerne til Forlisene var for Sejskibene: Stranding 41, Kollision 5, forsvundet 7, forladt 7, Kondemnation 15, sanket 3; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 2, Ild 1, forsvundet 5, forladt 1, Kondemnation 8, sanket 1.

Frederikshavn, 17. Decbr. (Ritz. Bnr.) Dampskibet »Julius Holmblad« af Kjøbenhavn indbragte i Efterm. hertil den svenske Bark »Ausbild« af Bergsvara paa Rejse fra Burnt Island til Kalmar med Kul. Barken var i Søndags antruffen ved Hanstholm

med knækket Ror og Læk. »Julius Holmblad« var paa Rejse fra Grangemouth til Kjøbenhavn med Kul.

Sveudborg, 17. Decbr. (Ritz. Bur.) Tremastet Skonnert »Olga« af Thuro, Kaptajn Rasmussen, er strandet ud for Lehnkov. Skibet var paa Rejse fra Assens til Hjerstedet i Ballast.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmoister & Wains Skibsværft paa Refshaleøen blev d. 12. ds. en ny Damper sat i Vandet.

Skibet, der fik Navnet »Washington«, bygges for Regning Aktieselskabet Dampskibsselskabet H. Kirsehnor, Kjøbenhavn.

Afløbningen forløb særdeles smukt.

En vellykket Prøvetur fandt Sted d. 14. ds. i Sundet med Damperen »Samui«, den 5te af de for Regning A/S. Det ostasiatiske Kompagni hos Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri bestilte Dampere.

Skibet er bestemt til Bangkok Ruten.

Baade Fart og Kulforbrug viste et gunstigere Resultat end kontraheret.

Straks efter Prøveturen, der forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed, lagde Skibet over i Friløb for at indtage Last.

Den 14. ds. afholdtes i Sundet Prøvetur med den hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft byggede Lastdamper »Ellen«. Skibet er bygget for Regning Dampskibsselskabet Vestersøhavet, Esbjerg.

Prøveturen faldt særdeles heldig ud, saavel hvad den opnaaede Fart som Kulforbruget angaar.

Damperen, der er det femte Søsterskib, der bygges for samme Rederi, gaar straks i Fart paa Østersøen.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

And. O. Bendtsen, Importforretning

Telefon 170 & 428.

Larsens Plads.

Kjøbenhavn K.

Skibsproviantering: Alle Sorter Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Cigarer ekspederes fra Frilager uden Hensyn til det købte Kvantum.

Priskurant gratis og franko.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henbørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 17. Decbr.) Adolph Andersen, Schubert, afg. Rouen 12. ds. til Newcastle. — Alexandra, Kyllschech, p. Dartmouth 28. Novbr. for Boston. — Algarve, Borries, afg. Cadiz 16. ds. til Lissabon. — Anglo Dane, Wicneke, p. Brunsbüttel 12. ds. for Riga. — A. N. Hansen, Paaske, ank. hertil 17. ds. fra Reval. — Antwerpen, Madsen, ank. Konstantinopel 12. ds. fra Piræus. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 13. ds. fra Stettin. — Arno, Strnberg, ank. Königsberg 14. ds. fra Methil. — Axelhuus, Søberg, ank. hertil 15. ds. fra Liban. — Baron Stjernblad, Kofoed, ank. Rouen 16. ds. fra Riga. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 13. ds. hertil. — C. F.

Tietgen, Thomsen, ank. hertil 13. ds. fra Kristiania. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Genua 16. ds. fra Rouen. — Christian IX, Holm, p. Brunsbüttel 17. ds. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 13. ds. hertil. — Donro, Mortensen, ank. Liban 16. ds. fra Stockholm. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 17. ds. fra Aarhus. — Florida, Andersen, afg. herfra 25. Novbr. til Baltimore. — Garonne, Kromann, p. Quessant 15. ds. for Bordeaux. — Georgios I, Sorensen, ank. Liban 14. ds. fra Windau. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 11. ds. fra Kristianssand. — Hengøst, Harder, ank. Riga 16. ds. herfra. — Holar, Swan, ank. Königsberg 15. ds. herfra. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 13. ds. til Leith. — Jonathan, Simonsen, ank. Riga 12. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. Liban 12. ds. fra London. — Kentucky, Andreu, ank. hertil 12. ds. fra Baltimore. —

Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 12. ds. herfra. — Kursk, Gommessen, afg. Riga 15. ds. til Ronen. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 12. ds. fra Libau. — Louise, Kruse, afg. Dunkorquo 16. ds. til Newcastle. — Louisiana, Ørsted, afg. Flindelfin 11. ds. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Swane, afg. Kristiania 12. ds. til Boston. — Morsø, Oest-Jacobson, ank. Stockholm 13. ds. fra Norrköping. — Moskø, Meldahl, afg. Arendal 15. ds. nordpaa. — Nicolai II, Knaes, afg. Boston 4. ds. hertil. — Nishnij Novgorod, Niedersøe, ank. Antwerpen 11. ds. fra Libau. — Nordjylland, Kragh, ank. hertil 14. ds. fra Danzig. — O. B. Suhr, Friseucette, ank. Riga 7. ds. fra Antwerpen. — Omsk, Jønsen, p. Brunshüttel 17. ds. for Hull. — Oscar II, Hempel, p. Dunuethad 16. ds. for Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. London 15. ds. herfra. — Progel, Olsen, afg. herfra 17. ds. til Königsberg. — Riberhuus, Bønnelykke, afg. herfra 17. ds. til Riga. — Skalholt, Larsen, ank. Riga 17. ds. fra Reval. — Texas, Lissner, afg. Swansea 6. ds. til Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, p. Portland 14. ds. hertil. — Tiber, Beck, ank. Sunderland 14. ds. herfra. — Tyr, Thanning, ank. hertil 15. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansand 14. ds. til New York. — Valdemar, Johnsen, ank. hertil 14. ds. fra Reval. — Vendsyssel, Jacobsen, ank. Antwerpen 13. ds. fra Riga. — Viking, Meyer, dokker her. — Ceres, Gad, ank. Reykjavik 13. ds. fra Vestlandet. — Laura, Aasberg, dokker i Helsingør. — Tjaldur, Rothe, ank. Thorshavn 9. ds. fra Leith. — Vesta, Gettfredsen, afg. Seydisfjord 15. ds. til Reykjavik.

Carl, Skjold, Gorm, Frode, Schmidt, ank. Susa 17. ds. — Sigurd, Petersen, afg. Grimsby 17. ds. — L. H. Carl, Petersen, afg. Sunderland 12. ds. — Erik II, Mahneke, ank. Bordeaux 17. ds. — Volmer, Jørgensen, afg. Methil 14. ds. — Dan, Petersen, ank. Honfleur 7. ds. — Uffo, Lorenzen, ank. Lübeck 17. ds. — Knud II, Meyer, ank. Tuus 29. Novbr. — Dannmark, Kraemer, ank. South Shields 15. ds. — Ragnar, Mikkelsen, afg. Stettin 17. ds. — Skjold, Stabell, ank. Methil 13. ds. — Halldan, Hanson, afg. Stettin 14. ds. — Olaf, Jørgensen, ank. Sunderland 17. ds. — Svend II, Jensen, ank. Ronen 16. ds. — Harald, Schmidt, afg. Bongis 8. ds. — Magnus, Hveysel, ank. Cardiff 13. ds. — Ivar, Juul-Larsen, ank. Chantenay 16. ds.

Viking. Bjørn, Danholt, ank. Calais 7. ds. — Vagn, Mahneke, ank. Burntisland 15. ds. — Ulf, Drescher, afg. Penarth 6. ds. — Leif, Huus, afg. Sundsvall 12. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Las Palmas 12. ds. til Pensacola. — Michail Ontchonkoff, Harboe, afg. Cete 4. ds. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 1. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Algier 30. Novbr. til Savannah. — Holmer Mørch, Thorsoe, afg. Methil 7. ds. til Genna. — Excellence Pleske, Brandt, afg. Cardiff 12. ds. til Algier. — Pawel Andrejoff, Tarnobek, afg. Libau 11. ds. til Liverpool. — Wladimir Shukoff, Dahl, afg. Riga 13. ds. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 14. ds. til Aarhus. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Methil 16. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Sunderland 15. ds. — Hamlet, Reese, ank. Blyth 15. ds. — Helge, Olsen, afg. Libau 16. ds. — Rolf, Olsen, ank. Neufahrwasser 16. ds. — Niels R. Finsen, Mathiesen, afg. Blyth 17. ds.

Heimdal. Anine, Loth, afg. Granton 14. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Oran 14. ds. — Martha, Christensen, afg. Cete 15. ds. — Elna, Rathje, ank. Aberdeen 16. ds. — Therese, Larsen, ank. Almeria 13. ds. — Simone, Olsen, afg. Dunston 8. ds. for Tynen. — Jeanne, Løfler, ank. Bristol 17. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 14. ds. — Vera, Riso, ank. Rouen 14. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Sunderland 13. ds. til Neufahrwasser. — London, Bom, afg. Blyth 17. ds. til Holtenau. — Paris, Tholander, ligger i Kjøbenhavn. — Bryssel, Schmidt, ank. Dunston 13. ds.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Stettin 12. ds. — Wien, Brink, ank. Blyth 12. ds. — Roma, v. Thnn, afg. Dunston 13. ds. til Kjøbenhavn.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. West Hartlepool 11. ds. — Eklptika, Hemmingsen, afg. Danzig 12. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielson, ank. Kiel 16. ds. — Urania, Clausen, ank. Hull 12. ds. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 15. ds.

Nordsoen. Nordland, Moller, afg. Blyth 12. ds. — Kronprins Frederik, Androsen, afg. Burntisland 12. ds. — England, Andersen, afg. Alcoa 11. ds. — Holland, Poulsen, afg. Esbjerg 16. ds. — Rusland, Madsen, ank. Goole 11. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Odense 13. ds. — Russia, Poulsen, ank. Stettin 14. ds. — Carl Hecksher, Starck, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — Normannia, Erichsen, afg. Rotterdam 17. ds. til Sunderland. — Livonia, Skov, ank. Calais 15. ds.

Østersøen. Gratia, Sorensen, ank. Riga 12. ds.

Union. Frisia, Pedersen, ank. Rotterdam 13. ds. — Gallia, Nielson, ank. Tynen 14. ds. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Newcastle 16. ds. — Sarmatia, Pedersen, ank. Burntisland 12. ds.

Inga. Flundria, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Curbonia, Mathiasen, afg. Lübeck 14. ds. til Liban. — Estonia, Wirekler, ank. Lübeck 11. ds.

Dan. Fionia, Hanson, ank. Libau 11. ds. — Solandia, Troensegaard, afg. Memel 15. ds. til Rottordam. — Secalia, Jensen, ank. Methil 14. ds.

Dannebrog. Amalieborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 16. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. Moutevideo 14. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Reval 17. ds. — Fredensborg, Winther, ank. Aalborg 17. ds. — Frederiksborg, Larsen, afg. Kjøbenhavn 16. ds. — Jomshorg, Mathiesen, afg. Kjøbenhavn 17. ds. — Kronborg, Jeusen, ank. Buenos Aires 15. ds. — Rosenborg, Schultz, ank. Sunderlaud 16. ds. — Skanderborg, Jønsen, ank. Hull 15. ds. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 16. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Sunderland 11. ds. — Søborg, Fischer, ank. Aarhus 11. ds. — Uranienborg, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 17. ds.

Dampskibsselskabet af 1896. Klampenborg, Palm, afg. Riga 13. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Novorossisk 16. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Libau 14. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Helsingfors 12. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Ghent 12. ds. — Ulfborg, Eriksen, afg. Kjøbenhavn 14. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11. ds.

Neptun. Dansborg, Mollerup, ank. Huelva 15. ds. — Jægersborg, Larsen, ank. Rotterdam 16. ds. — Kalundborg, Nielsen, afg. Aalborg 16. ds. — Taarnborg, Matzen, ank. Preston 12. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Schlesvig 14. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, ank. Stettin 11. ds.

Svendborg. Svendborg, Møller, afg. Newcastle 12. ds. — Peter Mærsk, Borgesen, ank. Pillau 13. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Danzig 14. ds.

Det østasiatiske Kompagni. Cathay, Jensen, ank. Antwerpen 16. ds. — Bintang, Gabe, afg. Antwerpen 6. ds. — Anamba, Juul-Hansen, afg. Suez 3. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. Kjøbenhavn 18. ds. — Samni, Rambusch, afg. Kjøbenhavn 18. ds. — Indiana, Berg, afg. Colombo 2. ds. — Birma, Jensen, afg. Pulo Laut 30. Novbr. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 11. ds. — Sibirien, Madsen, ank. Canepoverton 8. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 5. ds. til Havre. — St. Jan, Ingemann, ank. London 15. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Trinidad 16. ds. til Demerara.

Æra. Energi, Svane, ank. Methil 12. ds. — Enighedon, Jensen, ank. Ghent 13. ds. — Emanuel, Hansen, ank. Ghent 13. ds. — Erindring, Nielsen, ank. Sunderland 15. ds.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 12. ds. til Neufahrwasser. — Helene, Sorensen, ank. Neufahrwasser 11. ds. — Agnete, Farup, ank. Methil 17. ds. — Sjælland, Sonnichsen, ank. Königsberg 17. ds. — Hermia, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — Alice, Schultz, ank. Blyth 16. ds. — Bornholm, Abrahamsen, afg. Kiel 14. ds. til Burntisland. — Nauta, Madsen, ank. Kiel 16. ds.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Kjøbenhavn 14. ds. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Blyth 15. ds. — G. Koch, passeret Holtenau 17. ds. — Hans Tavsén, Klæborg, ank. Sharpness 13. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ligger i Methil. — Chr. Christensen, Olsen, ank. Kjøbenhavn 13. ds. — N. F. Hoffding, van Deurs, afg. Bordeaux 14. ds. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Cardiff 12. ds. — Alfred Hage, Møller, ank. Rotterdam 17. ds. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Cardiff 12. ds. — Ajax, Brøsen, afg. Sundsvall 14. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, afg. Tyue 12. ds. til Swinemünde. — Clara, Magleby, ank. Methil 13. ds. — Kai, Kurtz-hals, ank. Korsør 16. ds. — Erik, Schmidt, ank. Methil 16. ds. — Axel, Christensen, afg. Hull 17. ds. til West Hartlepool. — Absalon, Grau, afg. Barcelona 16. ds. til Bona. — Asger Ryg, Thor-kelin, afg. Kiel 16. ds. til St. Davids. — Wilh. Coldig, Bjarnarson, ank. Philipville 12. ds. — Veratyr, Villadsen, ank. Burntisland 16. ds.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, afg. Swinemünde 17. ds.

Europa. Europa, Hansen, afg. Burntisland 13. ds. — Tyskland, Danstrup, afg. Calais 15. ds. — Frankrig, Friis, afg. Burntisland 15. ds. — Belgien, Nielsen, afg. Frederikshavn 15. ds.

Frøen. Austa, Bagger, afg. West Hartlepool 16. ds. til Horsens. — Vera, Thing, ank. Hull 15. ds. — Freja, Nielsen, pass. Holtenau 17. ds. for Königsberg. — Hertha, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 17. ds. til Rügenwalde.

Karl A. Malmberg & Co. Ivete, Frijs, ank. Stettin 17. ds. — Tor, Hørstedt, afg. Kolberg 16. ds. til Holbæk.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rnd, Hanch, afg. Huelva 12. ds. til Garston. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Ove Gjødde, Jans, ank. Burntisland 13. ds.

Vesterhavet. Niobe, Jessen, afg. Swansea 12. ds. til Stettin. — Nancy, Nielsen, afg. Antwerpen 14. ds. til Rendsburg. — Nautik, Nielsen, afg. Esbjerg 17. ds. til Bremerhaven. — Nordsoen, Gram, ank. Methil 12. ds. — Nexos, Basse, afg. Reval 16. ds. til Gheut. — Ellen, Hansen, afg. Kjøbenhavn 16. ds. til Skutskär. — Fylla, Christensen, afg. Sevilla 14. ds. til London. — Gerda, Iversen, passeret Kaiser Wilhelms Kanal 12. ds. til Malaga. — Hobe, Pedersen, afg. Kotka 10. ds. til Preston. — Cito, Thøgersen, ank. Boston 16. ds. — Napoli, Brinch, ank. Oskarshamn 1. ds. — Bodil, Larsen, ank. Danzig 14. ds. — Dagmar, Matbiensen, ank. Bremen 13. ds. — Norma, Nielsen, ank. Southampton 16. ds. — Alfa, Lauritsen, ank. Blyth 16. ds.

Jylland. Ebba, Gregersen, afg. Stax 15. ds. til Ghent. — Ingrid, Jørgensen, afg. Nonfleur 12. ds. til Santander. — Karen, Uldall, afg. Swansea 11. ds. til Civita Vecchia.

Dania. Lilly, Nielsen, ank. Libau 17. ds. — Alexy, Lorentzen, afg. Nantes 17. ds. til Santander. — Dagny, Fischer, afg. Bremen 17. ds. til Methil. — Mary, Clausen, ank. Isigny 17. ds.

Aalborg Dampskibsselskab. Else, Willadsen, ank. Dunston 16. ds. — Jens Bang, Kusk-Jensen, ank. Gand 13. ds. — Margrethe, Lund, ank. Aalborg 16. ds. — Henning, Clemmensen, afg. Methil 17. ds. til Struer.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Grangemouth 17. ds. til Aarhus. — Allau, Nielsen, afg. Aarhus 16. ds. til Boness.

Sejlskibe.

Esbjerg. Emilie, Nielsen, ank. Rio Janeiro 16. ds. — Ella, Tranum, ank. Aalborg 10. ds.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. Gibraltar 7. ds. fra Liverpool. — Martha, Fischer, ank. Falmouth 10. ds. fra Rio Grande.

Rønne. Amalie, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Gudmund, Bech, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Aalborg 13. ds. — Ane Cathrine, Rasmussen, er ankommet til Kjøbenhavn. — Enigheden, Trandberg, ank. Kjøbenhavn 13. ds.

Svandborg. R. P. Pedersen, Andersen, ank. Helsingborg 9. ds. — Capella, Hansen, ank. Halmstad 10. ds. — Alma, Hansen, ank. Ryde Red 9. ds. til Aarhus. — Salon, Rasch, ank. Langevad 8. ds. — Doris, Kobke, ank. Frederikstad 11. ds. — Ring Andersen, Hansen, ank. Pillau 11. ds. — Nanna, Madsen, ank. Bandholm 9. ds. — Ebenezer, Nielsen, ank. Stolpenünde 9. ds. — Ludvig, Jørgensen, ank. Collou 9. ds. — Katrine, Hansen, ank. Harburg 11. ds. — Martin, Willeke, ank. Ingverness 11. ds. — Ragnhild, Andersen, ank. Göteborg 12. ds. — Britannia, Rasmussen, ank. Harburg 12. ds. — Minerva, Fuglsang, ank. Göteborg 13. ds. — Fortuna, Christiansen, ank. London 13. ds. — Valkyrien, Hansen, ank. Hamburg 11. ds. — Vera, Jensen, ank. Isle of Vigeht 13. ds. — Primula, Carlsen, ank. Boston 13. ds. — Mine, Nielsen, ank. Dunkerque 13. ds. — Ignatz Breum, Lund, ank. Kjøbenhavns Red 14. ds. — Ivar Huitfeldt, Henriksen, ank. St. Valery 16. ds. — Newski, Nielsen, ank. Holbæk 16. ds. — Laura, Petersen, ank. Kjerteminde 16. ds. — Frier, Brandt, ank. Aarhus 15. ds. — Niels Juel, Olsen, ank. Rudkøbing 16. ds. — Mercur, Lund, ank. Mariager 14. ds. — Ruth, Falentin, ank. Troense 15. ds.

Æro. Hjalmar, Christoffersen, ank. London 9. ds. — Apollo, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Ægir, Petersen, ank. Drammen 6. ds. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Grimsby 10. ds. — Th. Lohse, Boye, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Marie, Friis, ank. Kjøbenhavn 9. ds. — Enigheden, Friis, ank. Kjøbenhavn 10. ds. — Neptun, Jensen, ank. Sønderborg 11. ds. — Skirner, Rasmussen, ank. Blyth 11. ds. — Fortuna, Schmidt, ank. Marstal 11. ds. — De tvende Brødre, Boye, ank. Marstal 11. ds. — Hydra, Christensen, indkom til Portlaud 12. ds. paa Rejse fra Portsmouth til Dahout. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Havre 11. ds. — Olga, Bonnellykke, ank. Saraber 13. ds. — Alf, Hansen, ank. Kjøge 12. ds. — Anna, Schmidt, ank. Kalmar 13. ds. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Boness Red 12. ds. — Marie, Østermann, ank. Kiel 13. ds. — Mindet, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Ceres, Bager, ank. Frederikshald 13. ds. — Alta, Albertsen, passerede Pillau 11. ds. paa Rejse fra Königsberg til Helsingborg. — Elise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 13. ds. — Elise Marie, Øhlens, ank. Libau 12. ds. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Marstal 14. ds. — Agnes, Christensen, ank. Kiel 15. ds. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Odeuse 16. ds. — Ruth, Eriksen, ank. Nakskov 15. ds. — Mars, Stegmann, ank. Wismar 15. ds. — Industri, Raahauge, ank. Roune 16. ds. — Svip, Jensen, ank. Aalborg 16. ds. — Castor, Albertsen, ank. Haderslev 15. ds. — M. Hay, Petersen, ank. Napoli Pil 14. ds. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Svendborg 16. ds. — Nauta, Størke, ank. Saraete 4. ds. — Hydra, Christensen, ank. Dahout 16. ds. — Marie, Kromann, ank. Marstal 16. ds. fra Flensborg. — Eleonora, Friis, ank. Marstal 16. ds. fra Flensborg. — Abba, Petersen, ank. Marstal 16. ds. fra Stettin.

MOLLERUPS PETROLEUMSMOTOR.

Med vort nye patenterede System opnaas en Petroleumsbesparelse paa fra 30 til 50 pCt., henholdsvis for de mindre og større Motorer. — Absolut det billigste Forbrug, der endnu er opnaaet. — Forlang Tilbud og Prislister.

Aktieselskabet C. Møllerups Maskinfabrik.

Fabrik:

Hovedkontor:

Esbjerg. Telefon 43. Kjøbenhavn, Amaliegade 22. Telef. 273.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene er danske, Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kablelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrerne, er angivet fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Østre-Flak S. Den 10de December 1907. 6 Kml. S. $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Vageren paa Østre-Flak. Et mindre Fartøj med Bunden opad.

Østersøen. Rødsand-Rønde N. Om kort Tid udlægges en Vager med hvid Stage uden Topbetegnelse, ved N.-Enden af Rødsand-Rønde, mellem den N.-lige Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost og den NV. derfor liggende hvide Stumptønde. Vageren ligger i 15 Fod Vand, og flyttes udad, naar Grunden tiltager, saa at den stadig ligger i 15 Fod Vand.

Limfjorden. Hals. Vraget af den i Hals Ø.-lige Ledefyrs røde Lysvinkel sunkne Jagt er bortsprængt.

Færøerne. Thorshavn. Den 1ste Januar 1908 oprettes en Stormvarsel-Station i Thorshavn. Paa Stationen findes en Signalmast med Raan, en Kasse, hvori Vejrberetningerne opslaaes, samt en Barograf. Signalmasten staar paa Skanseodde N. for Havnen. — Kassen til Vejrberetning er anbragt paa Gavlen af et Hus ved Østre-Vaag. Signalerne gives paa samme Maade og har samme Betydning som i Danmark. Naar Telegrafforbindelsen med Kjøbenhavn er i Uorden, indstilles Stormvarseltjenesten, og der hejses da paa Toppen af Masten et grønt Flag, om Natten en grøn Lanterne.

Fra Meteorologisk Institut i Kjøbenhavn sendes hver Formiddag et Telegram med Angivelse af Vejrliget ved Kristiansund, Shetlands-Øerne, Hebrid-erne, Reykjavik og Seydisfjorden. Desuden sendes, naar der er Anledning dertil, Stormvarsel-Telegrammer. Fra Thorshavn telefoneres Vejr- og Stormvarsel-Telegrammerne til følgende Pladser, hvor Meddelelserne opslaaes i ndhængte Kasser: Viderøje, Klaksvig, Ejde, Fuglefjord, Vestmannaavn, Midvaag, Sand, Tveraa og Vaag paa Sydera.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverig. Fyrskibene »Grundkallan« og »Svenska Björn« inddrages den 9de Januar 1908, forsaavidt Is ikke nødvendiggør, at de inddrages tidligere.

Finland. Fyrskibene »Suipaan«, »Storkallegrund« og »Relandersgrund« har forladt Station henholdsvis den 1ste, 5te og 10de December 1907.

Alands Distrikt. Mariehamn Lodsplads. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er i 14 Fod Vand udsat S. for 8 Fods Grunden Skåholmen, c. 1 Kbl. SSØ. for Skåholmen S.-Kyst. 60° 3', N. Br. 19° 57', Ø. Lgd.

Degerby Lodsplads. En hvid og rød Stage med en nedadvendt over en opadvendt Kost er i 23 Fod Vand udsat Ø. for Hesselørens Grund, som strækker sig c. $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. ud fra Södra Hesselørens. 60° 4', N. Br. 20° 25', Ø. Lgd.

Bomarsund Lodsplads. Trauviksnäs ydre S.-lige Vager er flyttet c. 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. SØ. hen til en 16 Fods Grund. Den ligger i 23 Fod Vand. 60° 10' N. Br. 20° 9', Ø. Lgd.

Rusland. Libau. Taageklokken ved det N.-lige Indløb til Libau Havn er anbragt paa N.-Molens Hoved paa Ø.-Siden af Indløbet til Orlogshavnen. 56° 33', N. Br. 20° 58', Ø. Lgd.

Tyskland. Adler-Grund. Vraget af Dampskibet »Norden« ligger sunket i 19 Fod Vand, 3 Kml. S. $\frac{1}{4}$ V. fra Fyrskibet. Vraget afmærkes ikke. 54° 47', N. Br. 14° 21', Ø. Lgd.

Skibsforere advares mod at passere S. om Fyrskibet, som giver Advarselsignaler.

Femer-Bælt. Westermærkelsdorf. Vraget af de NNØ. for Westermærkelsdorf sunkne Tjalk »Trintje« ligger i 27 Fod Vand. NV. for Vraget ligger en grøn, stump Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. 54° 33' N. Br. 11° 5', Ø. Lgd.

Snalønge Reservefyrskibet »Gabelsflach« ligger paa Stationen, rimeligvis i Midten af Januar 1908, maa man ikke stole paa Undervands-Klokesignalerne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Smølen. Oddahølen. I Oddahølen, Smølen V.-Side, paa c. 63° 20' N. Br., er undor Vinterfiskeriet tændt følgende Lanterner: Paa Skarvholmen en rød, paa Skarvholmskær en hvid, paa Østro Orholmskær en grøn og paa Vestro Orholmskær en hvid

Lanterne. De kan kun benyttes af lokalt kendte Folk.

Tyskland. Sylt. Listertief. Belysningen i Listertief er nu forandret. Det ny, røde, faste Fyr, staar $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for List V.-lige Fyr. $55^{\circ} 3' 20''$ N. Br. $8^{\circ} 24' 18''$ Ø. Lgd.

Pellworm og Ochseusand. Pellworm ovre Fyr og Ochseusand Tværmarkfyr er tændt til Forsøg.

Helgoland NV.-Spids. Fra 1ste Januar 1908 gives Taagesignalet paa Helgoland NV.-Ende med Knalraketter, der affyres hver 5 Minutter. $54^{\circ} 11' 24''$ N. Br. $7^{\circ} 52' 28''$ Ø. Lgd.

Weser. Nordergründe. Den hvide Baaketønde Nordergründe W. og den til Forsøg V. for Nordergründe udlagte Undervandsklokke er inddraget.

Jade. I Jade ombyttes Lystønderne AJ/1, AJ/C, 8, 13, 16, 21, Z og R/2 forst, naar der kommer Is, med Vintersømerkerne.

Ems. I Ems bliver til Forsøg Spirtonderne i Randzogat, i Hovedfarvandet ved Emsbüren og i Oostfriesische Gaatje indtil Tønde G F liggende ude i Vinter; gaar de tabt, udlægges Bojer. Lystønden ved Fischerhalje er ombyttet med Vintersømerket. — De øvrige Lystønder og Baaketønden Emsbüren S. inddrages forst, naar Isgang ventes.

Holland. Zuidzand. For Vinteren ombyttes den røde Lystønde Nr. 3, Enkhuizenzand, med en rød Vager med to Balloner, den sorte Lystønde Nr. 8, Noordpunt Schokland, med en sort Vager med afkortet Kegle, og den sorte Lystønde Nr. 12, Roggebot, med en stump Tønde med Klokke.

Stortemelk og Vliestroom. I Stortemelk har Spidstønde Nr. 8 nu Kors. $53^{\circ} 18',$ N. Br. $5^{\circ} 8',$ Ø. Lgd. I Vliestroom er Korset borttaget af Spidstønde Nr. 1.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Det hvide, faste Fyr med Formorkelser paa Duc d'Albe Nr. 8 paa S.-Siden af Farvandet i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er atter tændt.

Keeten og Krammer. Et Vrag ligger sunket i Keeten S. for Stumtønde Nr. 2, paa $51^{\circ} 36',$ N. Br. $3^{\circ} 59',$ Ø. Lgd., og et andet i Krammer, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. VNV. fra Spidstønde Nr. 18, paa $51^{\circ} 39'$ N. Br. $4^{\circ} 17',$ Ø. Lgd. Ilvert Vrag er afmærket med et Vragfar-tøj, der viser de sædvanlige Signaler.

Belgien. Schelde. Santvliet. Santvliet lave, hvide, faste Fyr slukkes den 1ste Januar 1908. $51^{\circ} 20',$ N. Br. $4^{\circ} 16',$ Ø. Lgd. Det høje Fyr overet med et hvidt, fast Fyr paa en sort Banke N. for Frederik i N. 1^o V. er nu Ledefyrline.

England. Fyrskibene »Outer Dowsing« og »East Goodwin«. Fra 10de December 1907 gives Undervands Taagesignaler med Klokke fra Fyrskibet »Outer Dowsing« med Fire-Slag, fulgt af 5 Sek. Pause. $53^{\circ} 27'$ N. Br. $1^{\circ} 5' 0.$ Lgd., og fra Fyrskibet »East Goodwin« med Seks-Slag, fulgt af 5 Sek. Pause. $51^{\circ} 13'$ N. Br. $1^{\circ} 36',$ Ø. Lgd.

Thømsen. Kentish Knock. Kentish Knock er tiltaget c. $\frac{1}{2}$ Kml. SV. efter. Tre Tønder er midlertidig udlagt ved 5 Fv. Grænsen. Man bør ikke gaa mellem Watch Tønde og Gruuden. Watch Tønde: $51^{\circ} 35'$ N. Br. $1^{\circ} 32'$ Ø. Lgd. Middle Knock Tønde ligger ikke paa den i Kortet angivne Plads, dens Plads er uvis.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Fyrskibet »Rocheboue« er atter udlagt paa Station og Lystønden inddraget.

Spanien. Coruna. I December 1907 forandres Castillo de San Anton røde, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formorkelser hver $7\frac{1}{2}$ Sek., Lys 5, Sek., Morke 1, Sok. I øvrigt bliver Fyret uforandret.

Ria de Vigo. Punta Lameda. Punta Lameda er nu tændt.

Føreneede Stater i Nord-Amerika. Boston Harbor. En sort Lystønde, der viser rodt, fast Lys, er i 34 Fod Vand udlagt ved Vraget af Damperen »Birmingham«, tæt ved Castle Island.

Massachusetts. I Boston Harbor, Vineyard Sound og Buzzards Bay er Stumtønder og Spidstønder ombyttet med Spiritønder med samme Nummer og Farve. Klokkeklønderne i Vineyard Sound, Buzzards Bay og i Wiuthrop og Lynn Harbor er ogsaa ombyttet med Spiritønder. Ved svær Isgang inddrages Lystønderne.

Connecticut. Long Island Sound. Pecks Ledge. Pecks Ledge Fyr er forstærket og forandret til at vise hvidt To-Lyn hver 30 Sek., Lys $\frac{1}{2}$ Sek., Morke 7 Sek., Lyn $\frac{1}{2}$ Sek., Morke 22 Sek. $41^{\circ} 4' 37''$ N. Br. $73^{\circ} 22' 9''$ V. Lgd.

Delaware Bay. Cross Ledge. Omtrent den 24de December 1907 inddrages Elbow of Ledge Lystønde Nr. 14 paa V.-Siden af Cross Ledge Shoal og en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formorkelser, Lys 10 Sek., Morke 10 Sek., udlægges over Fundamentet til Elbow of Cross Ledge Fyr, som staar i 23 Fod Vand paa Elbow of Cross Ledge, $\frac{1}{2}$ Kml. N. 24° V. fra Elbow of Ledge Lystønde og $\frac{1}{2}$ Kml. N. $51\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Cross Ledge Fyr.

North Carolina. »Frying Pan Shoals« Fyrskib NØ. En tremastet Skonnert, sandsynligvis »William L. Walker«, er rapporteret at ligge sunket i 18 Fv. Vand 50 Kml. N. 54° Ø. fra Fyrskibet »Frying Pan Shoals«. $34^{\circ} 4' 45''$ N. Br. $77^{\circ} 0' 0''$ V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Føreneede Stater i Nord-Amerika. Texas. Bolivar Point. Omtrent den 1ste Januar 1908 forindskes Lysstyrken i Bolivar Point Fyr

betydeligt, og omtrent den 1ste Februar 1908 forandres Fyret til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Fyrapparat af 3die Orden. $29^{\circ} 22' 5''$ N. Br. $94^{\circ} 46' 0''$ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Esperito Santo. Rio Doce. Rio Doce Fyr er flyttet til Regencia Augusta paa V.-Siden af Indløbet til Floden. Det viser afvekslende et rodt og et hvidt Blink hver 1 Minut, med 30 Sek. mellem Blinkene. Flammens Højde: 120 Fod. Synsviddens: 17 Kml. $19^{\circ} 37' 10''$ S. Br. $39^{\circ} 49' 15''$ V. Lgd.

Det midlertidige Fyr paa Indløbets Ø.-Side er slukket.

Chili. Patagonien. Beauchamp Inlet. Port Simpson. En 21 Fods Klippe ligger i Indløbet til Port Simpson, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 27° Ø. fra Stoddart Point. Løbet bør ikke benyttes af Skibe med mere end 16 Fods Dybgaende. $49^{\circ} 3',$ S. Br. $74^{\circ} 28'$ V. Lgd.

Trinidad Channel. Puerto del Morro. En Klippe er rapporteret at ligge i Indløbet til Puerto del Morro, midt imellem Cook Point og Fairway Patch. $50^{\circ} 2',$ S. Br. $74^{\circ} 59',$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Hérault Munding. Grunden ud for Hérault Munding er tiltaget. Løbet kan kun benyttes af Skibe med mindre end 10 Fods Dybgaende.

Italien. Dampere, der er bestemt til Genua, kan melde deres Ankomst fra Somafor-Stationerne paa Forte Spuria, Monte Grosso og Campo alle Serre paa Elba, Sagros, Tarifa, Cap Spartel og Gibraltar ved, naar de passerer disse Stationer, at hejso deres Navn og samtidig en Ballon under Nationsflaget. Signalet kan ogsaa benyttes, selv om Damperen gør et kort Ophold i en mellemliggende Havn.

Sicilien N.-Kyst. Termini Imerese. Tønden ved S. Giovanni ved Indløbet til Termini Imerese ligger $3\frac{1}{2}$ Kbl. S. 56° Ø. fra Fyret paa Hjornet af Molen. Det er en hvid, cylindrisk Tønde med en lille Cylinder som Topbetegnelse.

Malta. Tønderne, som midlertidig var udlagt ved Malta Sø.-Kyst, er inddraget.

Østerrig-Ungarn. Fiume. Et Fyrskib er udlagt ved Yderenden af Forlængelsen, som er under Bygning, af Maria Theresia Bolgebryder i Fiume Havn, c. 2 Kbl. fra Bolgebryderens Hoved og i dens Retning. Det viser to røde Lanterner lodret for hinanden. Synsviddens: 1 Kml. Man maa ikke gaa mellem Bolgebryderens og Fyrskibet. De to røde Fyr lodret for hinanden paa Bolgebryderens Hoved er slukket. $45^{\circ} 19',$ N. Br. $14^{\circ} 25',$ Ø. Lgd.

Grækenland Ø.-Kyst. Gulf of Tolo. Agiro Nisi og Cape Cavulia. Agiro Nisi Fyr har kun lyst ud paa 10 Kml. Afstand og har desuden vist hvidt, fast Lys i forskellige Retninger. $39^{\circ} 0',$ N. Br. $23^{\circ} 5',$ Ø. Lgd. Capo Cavulia Fyr har kun lyst ud paa en Afstand af 2 Kml. $39^{\circ} 6'$ N. Br. $23^{\circ} 4'$ Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Taganrok Gulf. Elenia Spit. Et Sejl-skib ligger sunket i 37 Fod Vand, $12\frac{1}{2}$ Kml. SV. for Elenia Spit i Indløbet til Taganrok Gulf. V. for Vraget er udlagt en tærnet Spiritønde med Ballon. $46^{\circ} 27',$ N. Br. $37^{\circ} 7',$ Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Ceylon. Colombo. Clock Tower. Clock Tower Fyr i Colombo er forandret. Det viser nu mod S. og V. Tre-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0, Sek., Morke 1, Sok., Lyn 0, Sek., Morke 1, Sok., Lyn 0, Sek., Morke 6, Sek. Mod N. viser det To-Lyn fra N. 23° V til N. 1° V., Morke fra N. 1° V. til N. 21° Ø., og To-Lyn fra N. 21° Ø. til N. 44° Ø. $6^{\circ} 56'$ N. Br. $79^{\circ} 50',$ Ø. Lgd.

Bay of Bengal. Chittagong. Fra den 2den Januar 1908 til Begyndelsen af Marts 1908 er Fyrskibet »South Patches« ombyttet med en rød Spidstønde med Stage og Bur. $21^{\circ} 29'$ N. Br. $91^{\circ} 36'$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Asahanrivier. I Asahanrivier har Farvandet mellem Tandjoeng Balei og Øen Boeaju forandret sig, hvorfor Afmærkningen er flyttet. $2^{\circ} 58'$ N. Br. $99^{\circ} 48'$ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Spanien. — Havnene i Marokko er erklæret for pestfri.

INDHOLD:

Den nautiske Afdeling ved Meteorologisk Institut. — Kjøbenhavn, d. 19. December 1907. — Kinasøens Tytoner. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Hovmesterens Stilling om Bord. — Fragtmarkedet. — Foreningsmeddelelser. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibs-efterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsonets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 90 Øre
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange
10 % 20 % 30 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

VM. BALTZERSEN.

Telef. 8424. Brédgade 36 Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Telefon Nr. 124.
Gammel Strand 34.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schanby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Søegaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henriksen, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegnr Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Decbr. 1907.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskibs-Selsk.....	93	93	93 ¹ / ₂
Danmark.....	71 ¹ / ₂	71 ¹ / ₄	71 ¹ / ₂
Norden.....	91 ¹ / ₂	91	91 ³ / ₄
Kjøbenhavn.....		64	65
Carl.....		90	90 ¹ / ₄
Dannebrog.....	86 ¹ / ₄ — 86	86	86 ¹ / ₂
Skjold.....	65	64 ¹ / ₄	65
Urania.....	53 — ¹ / ₄	53 ¹ / ₄	53 ³ / ₄
Union.....		67	67 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896.....	85	84 ³ / ₄	85 ¹ / ₄
Hejmdal.....		99 ¹ / ₂	101
Østasiatiske.....	128 ¹ / ₂ — ³ / ₄	128 ¹ / ₂	128 ³ / ₄
Østersøen.....		—	—
Nordsøen.....		—	—
Gorm.....	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Torm.....		—	—
Inga.....		—	—
Cimbria.....		—	—
Vesterhavet.....		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selsk....		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		—	—
Dansk-russisk Dampsk.....	83 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	83 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.....		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk-Selsk.....		—	—
5 % Østasias. Komp.....		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.....		96	98
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.....	83 ¹ / ₄ — 83	83	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhn.s Kreditf.....		86 ³ / ₄	88 ¹ / ₂
4 % — — 2. Serie..		91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
4 % — — 1. — ..		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — ..		86 ¹ / ₂	98
4 % — — 7. — ..		91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — ..		91 ¹ / ₄	98 ¹ / ₄
4 % Østift. Kreditf. 9. — ..		91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank.....	152 ¹ / ₄	152	152 ¹ / ₂
Privatbank.....	121 — ¹ / ₄	121	121 ¹ / ₄
Landmandsbank.....	128 — ¹ / ₂	128 ¹ / ₄	128 ¹ / ₂
Handelsbank.....	135 ¹ / ₄	134 ³ / ₄	135
Grundejerbank.....	101 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄
Burm. & Wain.....	81 — 81 ¹ / ₄	81 ¹ / ₂	81 ¹ / ₄
Helsingør Jærnsk.....		95 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
Sukkerfabr.....	181 ¹ / ₄ — 180 ³ / ₄	180 ¹ / ₂	180 ³ / ₄
Bryggeri Aktier.....	144 ¹ / ₂	144 ¹ / ₂	144 ³ / ₄

Vekselkurser d. 17. December 1907.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg.....	89.45	89.20
London.....	18.36	18.30
Paris.....	78.00	—
Amsterdam.....	151.40	—
Wien.....	76.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. December 1907.

Russiske Noter.....	215.70
4 % Russiske Consols.....	79.50
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.....	71.20
5 % Mexikanske 1899.....	99.10
5 % Rumænske Stats.....	98.60
4 % — — 1890.....	90.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende.

„Foren. Dampsk.“ 68,000, „Danmark“ 2,000, „Skjold“ 2,000, „Dannebrog“ 2,000, „Urania“ 20,000, „Hejmdal“ 2,000, „Dansk-Russisk Dampsk.“ 76,000, „Østas. Komp.“ 164,000, „Gorm“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 & 11 Fod. Nord for samme 11 & 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinktyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 & 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1/2 Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret ombord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 26 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5', & 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibaafgift</p> <p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " " "</p> <p>Litsenpenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " " "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1 1/2 & 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 & 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20' Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufornsden.</p> <p>Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>95 Ø. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrliuier. 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 60 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 Firmaert til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbanespor ved alle Kaer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddingen for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 60 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Ton-Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jærn- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserhaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
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 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 Skibots Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se den ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havneclav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen gode Oplagspladser. Kølhalingssplads for større Skibe mindre Skibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Fartøjer, Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange 15 Øre pr. Tønde	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. 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 besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Ud. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodden, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedje.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+2+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+3+4 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, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørgeres af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
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. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.
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.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For h er 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



Emallien
paalægges varm - 1/16" tyk - paa alle saadanne indvendige Steder i Skibet, der ere udsatte for hørrig Tæring, f. Eks. Nærheden af Kedlerne etc.
Solutionen
paalægges kold ligesom Farve.
Meget økonomisk for Lasterum, Bunkers og Dek.

„Wolverine“ Baade-Motorer Petroleum

løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med som med Gasoline. Elektrisk Tænding, øjeblikkelig Igangsættelse. Motorer fra 12—200 HK. ere „selvstartende“.

Wolverine Motor Works (H. Jacobsen)
Vestervoldgade 109, Kjøbenhavn K. Tlf. 3377.

Anvendt i de største og fineste Skibe
Enerepræsentant: **KAY DYHR**, Nyhavn 69, Kjøbenhavn
Telefon Nr. 8901—6886. • Tlgr.-Adr. „Kaydyhr“.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen, Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schov. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Røge- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25,064.

Bidrag til Sømandmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
Telegraphic Address: „HOPPR“

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

KOTKA **TRÅNGSUNDS**
Hamnarbetare andelsförening Stufveri förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hågkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångeund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmaild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreokvipering
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.
Telf. 162 Telf. 162

Chr. Christensen
Skibsværft, Kolding
Nybygning af
SEJLSKIBE
Reparationer.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas vördsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufning enbart
med medlemmar af „Federationen“

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Chr. Holm
Skibshandel
Frederikshavn.

Bedste og billigste Proviantering
paa Pladsen.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.
Hans Smith.
Etableret 1850.

„Telegramadr.:
„Smithane,
St. Petersburg“.
Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paulægningen og er til Tjenestemed Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

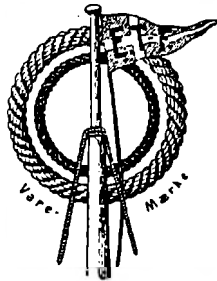
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Cartholtermann, Kjøbenhavn.

Prøv engang ufortoldet 18 Kr.
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamego Portvin

anbefales til d'Hrr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

S. T. TAYLOR & SONS

Telegr.-Adr.: „Compo“, Scotswood Scotswood-Newcastle-on-Tyne.



Enefabrikanter af

TAYLOR'S

Tynos Isoleringsmaterier af Intusorie-Jord og Asbest etc.

Slag Uld (Silicate Cotton)

i bulk og pressede Plader.

Taylor's Tynox Elastic Cement.

Forlang vort illustrerede Katalog.

Randers Rebslaeri, Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos

i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove til Skibsbrug og Elevatorer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. December 1907.

14. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
Manilla - Wireroppe
Redningskrandse og Redningsbølter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.
Forlang min illustrerede Prisliste.

A/s Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
København C. Telegr. Adr.: »Burmeister«, København
Største Flydedok i Norden.
Kapacitet 600' x 77' x 24'. Bæreevne 11,500 Tons.
Tør Dok 470' x 66' x 22'
3 Patent-Ophallingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Dok og Beddinger.
Telefoner: Værftet H 1716. MaskinFabr. H 1031. Sekretariatet H 1038.

Tyne Dock Engineering Co. lim.

South Shields

Tørdokke. Skibsreparationer. Kedelsmedie.
Maskinværksteder. Kobbersmedie, Støberi etc. etc.
To Tørdokke, 350 Fod lange, 46 Fod brede.

Telegramadresse: „ENGINEERING SOUTH SHIELDS“.

Telefoner: National 40. 76 & 146. Postkontor 15.

Adr.: St. Annæ Plads 16
Compositioner
til
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. København.
Leverandør til Marinen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St. Telf. 3221.
F. Jøpson, Nyhavn 23.
Telf. 1330. Hellerup 243.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Otto Monsteds Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug

Holdbar
Fortrinlig Kvalitet
Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabrikken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialiteter: **Skibsklosetter.**

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.
Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luttpumper, Tørluftspumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbitelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model.
Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

erholdt højeste Udmærkelse, Guldmedaille og norsk Ærespris paa Motor- og Fiskeriudstillingen i Marstrand 1904.

Over 1200 Motorer „DAN“ er nu udgaaet fra Fabriken. Guldmedaille: Paris 1905

Garanteret Brændselsforbrug 4 Øre pr. Hestekraft pr. Time. ——— Katalog og Overslag gratis paa Forlangende.

Telefon
Tagensvej 82

P. Jørgensen, Bragesgade 10.

Telegr.-Adr.:
„Motordan“

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapakser og Skrueakser leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS, SUNDERLAND“.

H. KIRSCHNER

Fredericiagade 27

Telefoner: Nr. 6817—6818 — Frihavns Lager: Nr. 2247

Telegram-Adresse: „Pakning“

Repræsentant for

Esbjerg Rebslaaeri's

uovertrufne tjærede og utjærede

Tovværk, Cokustovværk, Flagliner, Logliner, Stikliner,
Skibmandsgarn, Merling Hyssing o. s. v.

Største Lager af alle Sorter

Pakninger, Maskin- og Cylinderolie, Twist, Værktøjer, Pumper

Patent Farver til Skibsbrug

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

3 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til
billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177. „Vanhaaret“.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 10—11.
Damer Søndag 11—12 og Onsdag 2—8.

Berg & Larsen

forben Martin Niason
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk.
Nyhavn 53.
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Palle Sørensen Eftf.
Selvtorvet 4.
Telef. Øbro 1516 y.

Lager af Uhre, Barometre, Termometre,
Briller, Picouez, Kikkertier.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

S. T. Taylor & Sons

Telegr.-Adr.: „Compco“, Scotswood. Scotswood-Newcastle-on-Tyne.

Enefabrikanten af

Taylor's Tynos aftagelige Patent Asbestmadrasser

Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.



Den mest
praktiske og
økonomiske
Kedelbeklæd-
ning.

Forlang vort illustrerede Katalog.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Motoren „Gideon“

er bevislig den bedste. Forlang Prospekt og Tilbud
Rud. Kramper & Jørgensen, Horsens.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 26. December 1907.

Opholdsrum og Folkerum. Under 12. Decbr. er der af Indenrigsministeriet blevet nedsat en Kommission til at udarbejde Forslag til Ændringer i de ved Reglement af 10. Decbr. 1892 givne Regler om Skibsmandskabs Opholdsrum. Som Formand i Kommissionen vil fungere Underdirektør ved Orlogsværftet A. H. M. Rasmussen. Udvalgets andre Medlemmer er: Formand for Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, Direktør Ad. Carl, Formand for Skipperforeningen, Kapt. A. V. Knudsen, Formand for Dansk Navigatorforening, Styrmand i kgl. grøn. Handel, Jønsson, Formand for Sømandenes Understøttelsesforening S. V. Andersen, Formand i Søfyrbødernes Forbund C. Jæpelt, Skibsregistrator Weilbach, Teknisk Direktør ved Det forenede Dampskibsselskab N. J. Høst, Inspektør ved Bureau Veritas C. Olsen samt Sekretær hos Indenrigsministeren, Cand. jur. F. Martensen-Larsen, der fungerer som Kommissionens Sekretær.

Som Skibsbesigtelsesmand ved Sø- og Handelsretten i Januar Maaned 1908 fungerer:

Skibsbygger S. J. Carstens, Telefon H 1716; Skibsfører H. A. Boye, Telefon 5592; Skibsfører J. N. Schnicker, Telefon 72; Maskinmester A. Blesberg, Telefon Valby 36.

Skoleskibet »Viking«. Skoleskibsselskabet meddeler: I Følge Telegram fra Kaptajn Clausen er Skoleskibet »Viking« Torsdag d. 19. ds. ankommet til Callao i Peru. Alle vel om Bord.

Engelsk Søretssag.

Ophold i Humber Havnene. Baltcon Certepartiets § 5.

Ved Hull County Court blev d. 14. ds. afsagt Dom i en Retssag, der var opstaaet som Følge af Overfyldningen af Humber Havnene. Under Sagen krævede Citanten W. Larsen, Reder for den norske Damper »Mouranger« et Beløb af £ 91.5.0 i Overliggedagspenge i Henhold til et Baltcon-Certeparti af 4. Juli d. A. af det indstævnte Firma Sylvester & Co. Betydningen af Retssagens Forløb fremgaar allerede deraf at der for Tiden verserer 40 lignende Sager til et samlet Beløb af £ 40,000.

Damperen »Mouranger« kom i Følge »Shipp. Gaz.« d. 18. Juli Kl. 7 Fm. til Grimsby, blev straks meldt lasteklar og blev noteret paa Tørn Kl. 9, hvorefter Liggedagene skulde være udløbet d. 23. Juli Kl. 9 Em. Først d. 27. Juli Kl. 9,15 Em. kunde Lastningen imidlertid begynde, og d. 29. s. M. Kl. 10,30 Fm. var Ladningen taget om Bord. Efter Certepartiets § 5 skulde Ladningen indtages i 84 løbende Timer, hvortil i Følge § 6 yderligere kom 12 Timer, og Tiden skulde regnes fra det Øjeblik, da der til Befragteren var afgivet skriftlig Meddelelse om at Skibet var klar til at laste. Selve Summens Størrelse blev ikke bestridt af det indstævnte Firma, idet Spørgsmaalet kun drejede sig om, hvorvidt Skibet overhovedet kunde gøre Fordring paa Overliggedagspenge, eller om Sagen kom ind under Undtagelsesklausulen, der lyder saaledes:

»The parties hereto mutually exempt each other from all liability arising from frosts, floods, strikes, lock-outs of workmen, disputes between masters and men, and any other unavoidable accidents or hindrances of what kind soever beyond their control, either preventing or delaying the working, lading, or shipping of the said cargo,

occurring on or after the date of this charter until the actual completion of the loading.«

Dommeren afgjorde Sagen til Gunst for Rederiet med følgende Motivering:

Ganske vist kom Damperen til at laste efter den rigtige Rækkefølge, men som Følge af den uforholdsmæssig store Trafik var der saa mange Skibe forud for den, at Lastningen først kunde begynde den 27. Juli i Stedet for den 18. Det indstævnte Firma gør i den Anledning gældende, at Undtagelsesklausulen i dette Tilfælde maa komme til Anvendelse, idet Forsinkelsen ikke skyldes Firmaet men derimod Great Central Railway Co., der som Ejer af Dokken og Tilførselslinien til denne, hverken har kunnet skaffe Damperen under Kulsprutten eller skaffe Kullene til Veje. Et saadant Standpunkt lader sig imidlertid ikke opretholde, idet Forsinkelsens Aarsag snarere maa søges i den overordentlig store Trafik, men selv bortset herfra, falder Spørgsmaalet ikke ind under den nævnte Undtagelsesklausul, da Dok-Regulativernes velkendte Bestemmelse om, at intet Skib kan komme under Kulsprutten udenfor sin Tørn, ikke kan medindbefattes under Begrebet »other hindrances preventing or delaying working or shipping of the cargo«. At en saadan Bestemmelse findes, maatte være Befragterne bekendt allerede ved Fragtens Afslutning, og ligeledes, at der ofte herved foranlediges Forsinkelser, men i Overensstemmelse hermed vilde man ved at følge de Indstævntes Betragtninger komme til at regne Lastetiden ud fra to forskellige Tidspunkter, nemlig dels fra det Øjeblik, da Skibet havde meldt sig klar til at laste og var kommet paa Tørn, og dels fra det Tidspunkt, da Skibet var fortøjet ved sin Lasteplad.

Da Certepartiet imidlertid udtrykkelig bestemmer, at Liggedagene skal dreje fra det Tidspunkt, da Skibet meldes klar til at laste, maa Sagen blive at paadømme efter Rederiets Paastand.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er Markederne alle Vegne flovet yderligere af, og selv til de lavere Rater er det ofte vanskeligt at faa Forretninger i Stand. La Plata knyttes der endnu betydelige Forhaabninger til, og næppe med Urette, thi der bliver sikkert en stor Eksport, men Høsten er nu igen noget forsinket grundet paa Regn. Befragterne holder derfor igen, og det samme gør Rederne. Der har været sluttet lidt pr. Januar til 14/6 fra Buenos Aires, 16/ à 16/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men for senere Lastning sluttet der næsten intet for Øjeblikket. Kulfragterne udefter er lavere, og der er sidst sluttet flere Dampere til 8/ fra Cardiff. Fra Nordamerika er Begæret efter Tonnage mindre, og Raterne stedvis lidt lavere. For Korn fra nordlig Havn noteres fremdeles 2/1½ og fra Golfen 2/6 til udsøgt Havn. Paa Netto Charter fra Golfen sluttedes en Række Januar Dampere til 10/6 à 10/9 Basis én Lasthavn til én Losshavn U. K. eller Kontinentet, 11/6 à 11/9 én eller to danske Havne.

Det østlige Marked er stadig mat. Rispladserne har fraglet trevnt til 20/3 for større Baade pr. Februar/ Marts, 21/3 à 21/6 O. C. For Sukker fra Java skal der være sluttet en Del Baade til 26 à 28/ pr. Juli/ August.

Sortehavet er uforandret flovt med et meget ringe Begær, og der sluttedes til saa lavt som 5/9 fra Odessa eller Nikolajeff til L. H. A. R. pr. December. For Oljekager til Danmark betaltes 10/3 én, 10/6 to, 10/9 tre Lossehavne fra Novorossisk, prompt.

Middelhavet har nu igen meget lidt at byde paa, og Raterne er usle helt igennem. Mange Dampere re-

turnerer i Ballast til England. For Erts betalles ned til 5/ Ergasteria/Rotterdam eller Amsterdam, 4/9 Hornillo/Middlesbro, 7/ Huelva/Dunkerque. En Januar Damper fik 6/ Bomuldsfrø fra Aleksandria til Bristol Kanalen. Bilbao betalte 3/7½ Cardiff, 3/9 Newport for Erts, for hvilken Vare der kun er ringe Efterspørgsel i England nu paa Grund af de slette Forhold i Jernindustrien.

Østersømarkedet er næsten dødt. Kornlaster findes saa at sige ikke, og for de faa Trælaster, som Riga, Windau, Libau og Memel har at byde paa, er Raterne ganske tabbringende. Riga noterer kun 21/ D/B. til London, Frs. 25 Antwerpen, 26/27 Rouen, og fra Libau er gentaget 35/ pr. 343 Kbf. Kortprops. Da Kullaster jo ogsaa er knappe og Raterne lave, saa at ligeledes disse nu giver Tab, er ikke saa faa danske Dampere bleven lagt op, og det skal ikke undre os snart at se Antallet af oplagte Dampere forøget betydeligt. For kun et Par Uger siden sagde vi, at Oplægning af Dampere vilde blive en Nødvendighed, og nu er der allerede gjort en god Begyndelse dertil.

Kulfrakterne er lavere i næsten alle Retninger, og til Trods for det elendige Returmarked fra Middelhavet, er det navnlig gaaet ud over Frakterne ad den Kant til. Fra Cardiff er der saaledes sidst betalt 5/9 Gibraltar,

Frts. 7 Algier, 7½ Marseille, 6/6 à 6/9 Genua eller Savona, 6/6 Neapel, 8/3 Venedig, 7/3 Port Said, 5/9 Las Palmas eller Tenerife, 8/ La Plata, 9/3 à 9/6 Rio Janeiro. Blandt Befragtningerne fra Østkysten nævner vi 4/ Tyne/Fairwater (2,000), 4/ West Hartlepool/Horsens (2,000), 5/ Hull/Malmø (1,600), 4/9 Bårntisland/Aalborg (1,000), 5/3 Tyne/København (1,200), 3/6 Tyne eller Forth/Rotterdam (2,000/3,000), 4/ Tyne/St. Nazaire (2,444), 8/9 Hull/Buenos Aires (3,800).

Fragtmarkedet for Sejlere.

Med Hensyn til de mindre Skibe, da har Fragtmarkedet i den sidste Uge ligget saa godt som helt stille i hele Østersøen; fra Wismar blev for et Par Skibe gennemført 5½ Mark for Hvede til Danmark og Sydsverig, og fra Haderslev for Havre 6 Mark.

ab danske Provinshavne er fragtet nogle Skibe for Byg til København og Tuborg saaledes fra Præsto 14 Øre, Bandholm 15 Øre og fra Nakskov 16 Øre.

ab København er det lige elendig; der blev i den forløbne Uge sluttet nogle enkelte Skibe for Bomuldsfrøer til Bogø og Fejø (at losse begge Steder) 22 Øre, Langøre 17 Øre.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telef. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

MILKMAID MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.
Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK, STENP. FABR. XANIA.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. (Sluttet 24. Decbr.) Adolph Andersen, Schubert, afg. La Rochelle 21. ds. til Dunkerque. — Alexandra, Kylliesbech, ark. Boston 17. ds. herfra. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 20. ds. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Riga 17. ds. fra Antwerpen. — A. N. Hansen, Panske, auk. Windau 21. ds. herfra. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 21. ds. til Kymassi. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 18. ds. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Königsberg 14. ds. fra Methil. — Aurora, Fischer, p. Brunshüttel 20. ds. for Libau. — Axelhuus, Soeberg, ank. Reval 21. ds. herfra. — Baron Stjernblad, Kofoed, afg. Rouen 20. ds. til Boness. — Beira, Lunge, ank. hertil 21. ds. fra Lissabon. — C. F. Tietgen, Thomsen, dokker her. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Genua 16. ds. fra Rouen. — Christian IX, Müller, ank. Königsberg 23. ds. herfra. — Dagmar, Bøgvad, p. Gibraltar 20. ds. hertil. — Douro, Mortensen, p. Brunshüttel 20. ds. til Oporto. — Esbjerg, Strulve, afg. Bergen 21. ds. til Trondhjem. — Farrara, Zinelair, ank. Swansea 23. ds. fra Liverpool. — Florida, Andersen, ank. Baltimore 22. ds. herfra. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 18. ds. fra Finland. — Georgius I, Sørensen, afg. Libau 21. ds. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 19. ds. til Kristiansund. — Hengest, Harder, afg. herfra 22. ds. til Reval. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 23. ds. fra Danzig. — Holar, Swan, ank. hertil 21. ds. fra Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Bårntisland 21. ds. til Genua. — Jolantha, Simonsen, p. Brunshüttel 21. ds. for Antwerpen. — Karin, Ryberg, ank. Stettin 22. ds. herfra. — Kasan, Hansen, ank. hertil 23. ds. fra Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 12. ds. fra Baltimore. — Kiev, Jørgensen, ank. Methil 21. ds. fra Antwerpen. — Kursk, Gommessen, p. Brunshüttel 19. ds. for Rouen. — Leopold II, Rasmussen, p. Brunshüttel 20. ds. for Libau. — Louise, Kruse, ank. hertil 21. ds. fra Newcastle. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 11. ds. til Kristiania. — L. P. Holmblad, Swane, p. Dartmouth 17. ds. til Boston. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Norrköping 22. ds. fra Essvik. — Moskow, Hardt, afg. Trondhjem 22. ds. hertil. — Nicolai II, Kaes, ank. hertil 21. ds. fra Boston. — Nishnij Novgorod, Sonne, ank. hertil 23. ds. fra Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. hertil 23. ds. fra Riga. — Omsk, Jønsen, ank. Hull 18. ds. fra Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 19. ds. fra Kristiania. — Perm, Christensen, afg. London

21. ds. hertil. — Pregel, Petersburg, ank. Königsberg 18. ds. herfra. — Pennsylvania, Gutsche, ank. New Orleans 17. ds. fra Buenos Aires. — Riberhuus, Bonnelykke, ank. hertil 23. ds. fra Riga. — Rogaland, Wiese, ank. Stettin 22. ds. herfra. — Saga, Wiberg, afg. herfra 22. ds. til Riga. — Saxo, Larsen, ank. hertil 20. ds. fra Danzig. — Seine, Daupt, ank. Bordeaux 18. ds. herfra. — Skalholt, Larsen, afg. Riga 21. ds. til Antwerpen. — Texas, Lissner, afg. Swansea 6. ds. til Buenos Aires. — Thyra, Mikkelsen, ank. hertil 18. ds. fra Messina. — Tiber, Beck, afg. Sunderland 19. ds. til Genua. — Tyr, Thaning, ank. hertil 22. ds. fra Windau. — United States, Wulff, afg. Kristiansund 14. ds. til New York. — Valdeumar, Jønsen, ank. Norrköping 20. ds. herfra. — Vendsyssel, Jacobus, ank. Antwerpen 13. ds. fra Riga. — Viking, Meyer, afg. Arendal 23. nordover. — Loire, Graignou, ank. Riga 17. ds. herfra. — Ceres, Gad, afg. Leith 22. ds. hertil. — Laura, Aasberg, dokker i Helsingør. — Tjaldur, Rothe, ank. hertil 23. ds. fra Leith. — Vesta, Gottfredsen, ank. Reykjavik 18. ds. fra Seydisfjordi.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Schmidt, ank. Tunis 21. ds. — Sigurd, Petersen, afg. Grimsby 17. ds. — L. H. Carl, Petersen, afg. Stettin 19. ds. — Erik II, Mahneke, ank. Bordeaux 17. ds. — Volmer, Jørgensen, ank. Fahrwasser 19. ds. — Dan, Harke-Petersen, afg. Honfleur 21. ds. — Uffe, Lorenzen, afg. Lübeck 22. ds. — Knud II, Meyer, ank. Aquilas 21. ds. — Danmark, Kraemer, ank. South Shields 15. ds. — Ragnar, Mikkelsen, ank. Blyth 21. ds. — Skjold, Stabell, afg. Methil 20. ds. — Halfdan, Hansen, ank. Blyth 17. ds. — Olaf, Jørgensen, afg. Sunderland 18. ds. — Svend II, Jensen, ank. Rouen 16. ds. — Harald, Schmidt, ank. Middlesbro 20. ds. — Magnus, Hveysel, afg. Penarth 21. ds. — Ivar, Juul-Larsen, ank. Chantenay 16. ds.

Viking. Bjørn, Danbolt, ank. Seham Harbour 17. ds. — Vagn, Mahneke, afg. Bårntisland 20. ds. — Ulf, Drescher, ank. Boua 16. ds. — Leif, Huus, ank. Rouen 21. ds.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Lübeck 22. ds. — I. N. Madvig, Hahn, afg. Swinemünde 22. ds. — Hamlet, Reese, ank. Kiel 22. ds. — Helge, Poulsen, ank. Rotterdam 23. ds. — Rolf, Olsen, ank. Riga 23. ds. — Niels R. Finzen, ank. Neufahrwasser 23. ds.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Neufahrwasser 19. ds. — London, Bom, ank. Holtenau 21. ds. — Paris, Tholander, ank. Hull 21. ds. — Bryssel, Schmidt, ligger i Dunston.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Stettin 18. ds. til Liverpool. — Wien, Brink, afg. Blyth 18. ds. til Neufahrwasser. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 19. ds.

Urania. Polarstjernen, Brauth, ank. West Hartlepool 11. ds. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. London 18. ds. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ank. Libau 21. ds. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 23. ds. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 12. ds.

Nordseen. Nordland, Møller, ank. Fairwater 18. ds. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Flensborg 18. ds. — England, Andersen, ank. Königsberg 17. ds. — Holland, Poulsen, ank. Methil 18. ds. — Rusland, Madsen, ank. London 20. ds.

Holm & Wonsild. Anna, Jensen, ank. hertil 21. ds. — Erik, Schmidt, afg. Methil 21. ds. til Korsør. — Asger Ryg, Thorkelin, ank. St. Davids 20. ds. — Hugo, Steen, ank. Kings Lynn 20. ds. — Veratyr, Villadsen, afg. Burntisland 21. ds. hertil.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, ank. Hull 21. ds. — Lady Furness, Clausen, ank. Kjøbenhavn 18. ds.

Europa. Europa, Hansen, ank. Windau 23. ds. — Tyskland, Danstrup, ank. Methil 17. ds. — Frankrig, Friis, ank. Windau 17. ds. — Belgien, Nielsen, ank. Vejle 19. ds.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Las Palmas 12. ds. til Pensacola. — Michail Outehoukoff, Harboe, afg. Gibraltar 4. ds. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 1. ds. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Savannah 21. ds. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Genua 22. ds. — Excellence Pleske, Brandt, ank. Algier 21. ds. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Manchester 19. ds. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Malaga 21. ds. til Stockton. — Alexander Shukoff, Dahl, ank. Dunkerque 22. ds. — Johan Siem, Nielsen, ank. Aarhus 18. ds. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7. ds.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Burntisland 21. ds. — Russia, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 19. ds. — Carl Heeksher, Starck, ank. Kjøbenhavn 17. ds. — Normannia, Erichsen, afg. Sunderland 21. ds. til Stettin. — Livonia, Skov, afg. Calais 22. ds. til Methil.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 23. ds.

Union. Frisia, Pedersen, ank. Seaham Harbour 20. ds.

Inga. Flandria, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 19. Novbr. til Sautauder. — Carbonia, Mathiasen, ank. Libau 17. ds. — Estonia, Winckler, ank. Shields 22. ds.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Libau 21. ds. til Cardiff. — Scandia, Troensegaard, ank. Rotterdam 19. ds.

Dannebrog. Amalienborg, Petersen, ank. Methil 23. ds. — Brattingsborg, Suenson, afg. Montevideo 14. ds. — Flynderborg, Larsen, ank. Reval 17. ds. — Fredensborg, Winther, afg. Aalborg 21. ds. — Frederiksborg, Hansen, ank. Tyne 20. ds. — Jomsborg, Mathiesen, ank. Burntisland 21. ds. — Kronborg, Jensen, ank. Buenos Aires 15. ds. — Rosenborg, Schnltz, ank. Aarhus 21. ds. — Skanderborg, Jensen, ank. Hull 15. ds. — Stegelborg, Lund, ank. Huelva 16. ds. — Stjerneborg, Lund, ank. Kjøbenhavn 22. ds. — Søborg, Hansen, afg. Aarhus 21. ds. — Uranienborg, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 22. ds.

Dampskibsselskabet af 1886. Klampenborg, Palm, ank. Ghent 19. ds. — Marselisborg, Andersen, afg. Novorossisk 16. ds. — Silkeborg, Pedersen, ank. Libau 13. ds. — Skodsborg, Schmidt, ank. Memel 22. ds. — Tuborg, Agerlin, ank. Port Talbot 21. ds. — Ulfsborg, Albertsen, ank. Sunderland 18. ds. — Vordingborg, Petersen, ank. Kjøbenhavn 11. ds.

Nøptun. Dansborg, Møllerup, ank. Huelva 15. ds. — Jægersborg, Larsen, afg. Rotterdam 20. ds. — Kalundborg, Nielsen, ank. Tyne 20. ds. — Taarnborg, Matzon, ank. Burntisland 23. ds.

Høneborg. Høneborg, Christiansen, afg. Sunderland 19. ds.

Skakkeborg. Skakkeborg, Grove, afg. Stettin 20. ds.

Svendborg. Peter Mærsk, Børgesen, ank. Memel 19. ds.

Havet. Fyen, Andersen, afg. Danzig 14. ds.

Østasiatisk Kompagni. Cathay, Jensen, ank. Antwerpen 16. ds. — Tranquebar, Thomsen, afg. Göteborg 22. ds. — Indien, Berg, afg. Port Said 18. ds. — Siam, Cortsen, ank. Hongkong 22. ds. — Birma, Prah, pass. Perim 19. ds. — Sibirien, Madsen, ank. Pulo Laut 23. ds. — Bintang, Gabe, afg. Port Said 22. ds. — Samni, Rambusch, ank. Middlebro 21. ds. — Annaba, Juel-Hansen, pass. Perim 11. ds.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. London 21. ds. — St. Jan, Ingemann, afg. Portland 20. ds. — St. Croix, Christensen, afg. Trinidad 16. ds.

Term. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 18. ds. — Helena, Sørensen, ank. Königsberg 19. ds. — Sjælland, Sønnichsen, afg.

Königsberg 22. ds. til London. — Agnete, Førup, ank. Methil 17. ds. — Hormin, Hansen, afg. Kjøbenhavn 22. ds. til Methil. — Alice, Schultz, ank. Karrebæksmunde 22. ds. — Bornholm, Abrahamsen, ank. Burntisland 18. ds. — Nanta, Madsen, ank. Kiel 16. ds.

Svendson & Christensen. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Port Talbot 14. ds. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Odense 21. ds. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Nykjøbing F. 19. ds. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Cardiff 21. ds. — G. Koch, Jørgensen, ank. London 20. ds. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kjøge 22. ds. — Hans Tavsén, Klanborg, ank. Cardiff 21. ds. — Chr. Christensen, Olsen, afg. Kjøbenhavn 19. ds. — Alf. Hage, Møller, afg. Rotterdam 21. ds. — Ajax, Brøsen, ank. Ghent 22. ds.

Heimdæl. Anne, Leth, ank. Cardiff 19. ds. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Oran 14. ds. — Martha, Christensen, ank. Huelva 18. ds. — Elna, Rathje, ank. Grangemouth 23. ds. — Therese, Larsen, afg. Mineria 18. ds. — Simone, Olsen, ank. Sevilla 19. ds. — Jeanne, Løfler, ank. Swansea 21. ds. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 14. ds. — Vera, Riso, ank. Rouen 14. ds.

Dansk Dampskibsselskab. Otto Rud, Haueh, ank. Garston 19. ds. — Henrik Bjelke, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11. ds. — Uve Gjedde, Jans, ank. Kjøbenhavn 23. ds.

Søjskibe.

Era. Rien, Petersen, ank. Haderslev 16. ds. — Kvik, Philipsen, ank. Malmø 17. ds. — Astræa, Rasmussen, ank. Greath Yarmouth 17. ds. — Ino, Weber, ank. Randers 16. ds. — Kronen, ank. Saffi 7. ds. — Lorenz, Levinsen, ank. Boston 16. ds. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Falkenberg 17. ds. — Norden, Rasmussen, ank. Gravesend 17. ds. — Alta, Albertsen, ank. Helsingborg 17. ds. — Gloria, Fabricius, ank. Stromstad 17. ds. — Eden passerede Dover 15. ds. vestg. — Eos og Johanne passerede Dungeness 15. ds. vestg. — Alfa, Madsen, afg. Newport Mon 18. ds. til St. Francois (Guadeloupe). — Claudia, afg. San Sebastian 18. ds. til Cadiz. — Frem, Haugensen, ank. Fowoy 17. ds. — Martha, Madsen, ank. Bøgeuse 18. ds. — Hekla, Hermansen, ank. Porsgrund 18. ds. — Fred, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 19. ds. — J. A. Kromann laa endnu den 16. ds. for Kontra i Britonferry. — Veritas, Staugaard, ank. Swinemunde 19. ds. — Niels, Caspersen, ank. Tønsberg 18. ds. — Johannes, Hansen, ank. Erquy 19. ds. — Mars, Stegmann, ank. Marstal 19. ds. — Lauritz, Folmer, ank. Marstal 19. ds. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Gravesend 20. ds. — Valkyrien, Weber, ank. Teigmouth 19. ds. — Alf, Rasmussen, passerede Helsingør 19. ds. paa Rejse fra London til Rødvig. — Harris, Thorsteinson, ank. Setubal 20. ds. — Proven passerede Dungeness 17. ds. for vestg. — Atlantic, Rasmussen, ank. Highbridge 20. ds. — Frem, Haugensen, ank. Charlestown 19. ds. — Genius, Bastrup, ank. Swansea 19. ds. — Argus, Jensen, ank. Halnstad 19. ds. — Hertha, Krull, ank. Neuzen 20. ds. — Marthing, Friis, ank. Selzaete 20. ds. — Albertine, Knudsen, ank. Marstal 20. ds. — Rigmor, Petersen, ank. Kiel 20. ds. — Albertine, Madsen, ank. Holbæk 21. ds. — Fredensborg, Kisby, ank. Ipswich 20. ds. — Agent Petersen, Frederiksen, er ankommen til Curacao. — Hebe, Clausen, ank. Setubal 20. ds. — Chr. II. Rasmussen, Rasmussen, afg. Grimsby 21. ds. til Allige.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaleene er danske. Højderne angives i Fod, Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyrerne, er angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Klokketouderne Odense-Fjord og Saltholm-Flak-NV. er ombyttet med Vintermærkerne.

Nordseen. Limfjorden, Thybøren-Kanal, Gaasholm-Løb. Det c. 1 1/2 Kml. lange Gaasholm-Løb, der er udgravet til 10 Fods Dybde, skal afmærkes saaledes:

I Nissun-Bredning en Anduvnings-Vager med stribet Stage og Ballon, noget S. for Løbets Fyrlinie, og i Løbet 16 Stager, hvoraf 8 rode med Riskoste paa SV.-Siden af Løbet, deraf den S.-ligste med to Riskoste og 8 hvide med Halmviske paa NØ.-Siden, deraf den S.-ligste med to Halmviske, samt en Vager med rød Stage og to Riskoste ved Overgangen til Langholm-Løb. Samtidig ombyttes Rispriken i Langholm-Løb nærmest Ø. for Gaasholm-Løb med en stribet Stage med en Kost over en Halmviske.

Lille-Bælt. Assens. Ved Assens Havn er opført to Ledebæker, der holdt overet i N. 1^o V. og S. 1^o Ø. leder i den ny, gravede Rende. Forbæken staar i 3 Fod Vand 208 Alen S. 39^o V. fra det rode, faste Ledefyr paa Havuens SV.-Hjørne. Bagbæken staar 585 Alen S. 1^o Ø. fra Forbæken. Bækerne har Form som Timeglas og

er e. 19 Fod høje, Forbaaken er rød forovov, hvid forneden, Bagbaaken er rød.

Naar Dampskib ventes, kan en hvid Lanterne tændes paa hver Banke. FlammensHøjde: 25 og 14 Fod.

Østersøen. Rødsand-Rønde N. Vageren med hvid Stage uden Topbetegnelsen er nu udlagt ved N.-Enden af Rødsand-Rønde.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Kolberg. Det røde Fyr paa Ø.-Molens Hoved ved Kolberg har nu en Flammeøjde af 38 Fod, og det grønne Fyr paa V.-Molens Hoved af 25 Fod.

Greifswalder Oie. Lods-Stationen, der om Vinteren har været i Virksomhed paa Greifswalder Oie, oprettes ikke i Aar. Lods kan kun faas fra Stationerne Thiessow og Ruden.

Wismar. I Farvandet til Wismar er Vinterafmærkningen foretaget, dog ligger Anduvningstønden for Grosse Tief og Baaketønden Ø. for Krakentief endnu paa Station.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Zeegat van de Maas. Brielsche Maas. Den mindste Dybde i Brielsche Maas er 14 Fod tæt V. for Domeinplaatje.

England. Themsen. Kentish Knock. Et Vrag ligger sunket paa Kentish Knock, 3. Kml. S. 58° V. fra Fyrskibet. En Del af Skroget og Masten er over Vandet. 51° 37' 10" N. Br. 1° 35' 10" Ø. Lgd.

SW.-Reach. En tremastet Skonnert er sunket i SW.-Reach, 1/2 Kml. S. 60° Ø. fra »NE.-Maplin« sorte Lystønde. En Vragtønde er udlagt tæt SØ. for Vraget, der om Natten er afmærket paa sædvanlig Maade. Rejsningerne er over Vandet. 50° 37' N. Br. 1° 6' Ø. Lgd.

Fyrskibet »Smiths Knoll« SØ. Dampere »Petrel« ligger sunket 7 Kml. S. 59° Ø. fra Fyrskibet »Smith Knoll«. 52° 48' N. Br. 2° 24' Ø. Lgd.

Hartlepool. De hvide Tønder, paa V.-Siden af Løbet ind i Commissioners Harbour, 2 Kbl. S. 60° V., 2 1/2 Kbl. S. 34° V. og 3 1/2 Kbl. 26° V. fra St. Hilda Kirke, er nu sort og hvid lodret stribede. St. Hilda Kirke: 54° 41' N. Br. 1° 10' V. Lgd.

Skotland Ø.-Kyst. Cruden Bay. Lys- og Flojtønden er nu udlagt i 14 Fv. Vand 4 Kbl. S. 52° Ø. fra Toppen af Cruden Seours (Cruden Sgeir). 57° 23' N. Br. 1° 50' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Isle of Wight. Spithead. Nomans Land Fort V. Løsepladsen V. for Nomans Land Fort er afmærket med to rødt og grønt lodret stribede Tønder, der ligger 4. Kbl. S. 81° V. og 6 1/2 Kbl. S. 86° V. fra Nomans Land Fort Fyr, der ligger paa 50° 44' N. Br. 1° 5' V. Lgd.

Undervands-Klokketønden er nu udlagt ved den Ø.-lige Adgang til Spithead, 3. Kml. N. 70° Ø. fra St. Helens Fort. 50° 43' N. Br. 0° 59' V. Lgd.

Ørken Øer. Hoxa og Kirk Sound. I Hoxa Sound ligger en 3 Fv. Grund NØ. for The Grinds, 9 Kbl. N. 53° Ø. fra Nevi Skerry Baake. 58° 51' N. Br. 3° 1' V. Lgd.

I Kirk Sound ligger en 14 Fods Klippe paa 18 Fods Grunden, 3. Kbl. S. 12° Ø. fra det røde Fyr paa St. Marys Pierhoved. 58° 53' N. Br. 2° 54' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Walrus Channel. Esquimaux Point. Paa Esquimaux Point er tændt to røde, faste Ledefyr, der holdt overet i N. 16° V. leder ind gennem Walrus Channel til Esquimaux Harbour. Flammens Højde: 56 og 37 Fod. Synsviddens: 7 Kml. Forfyret vises fra en Pæl, 35 Alen fra Vandet. Bagfyret vises fra en Pæl, 230 Alen N. 16° V. fra Forfyret. Dette staaar paa 50° 14' 45" N. Br. 63° 35' 30" V. Lgd.

Maggie Bay. Ramblers Cove. I Ramblers Cove, tæt Ø. for Maggie Point, er tændt to røde, faste Ledefyr, Maggie Bay Ledefyr, der holdt overet i N. 54 1/2° V. leder ind til Ankerpladsen i Maggie Cove. Flammens Højde: 110 og 56 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Fyrpæle ved Skur. Forfyret staaar 70 Alen fra Vandet, og Bagfyret 135 Alen N. 54 1/2° V. fra Forfyret.

River St. Lawrence. Portneuf en Bas. Portneuf en Bas Fyrtaarn er blevet saa beskadiget af en Storm, at det er usikkert, om Fyret kan tændes. Slukkes Fyret, vises et hvidt, fast Fyr fra en Pæl.

Saguenay River. Cape East. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa S.-Spidsen af Cape East, lige over for Indløbet til Ha Ha Bay. Flammens Højde: 35 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Det lyser fra S. 81° Ø. gennem S. og V. til N. 55° V. Der er ikke Vagt ved Fyret. 48° 22' 43" N. Br. 70° 42' 17" V. Lgd.

Prince Edward Island Ø.-Kyst. Panmure Ledge. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 7 Fv. Vand udlagt ved Panmure

Ledge, 1 Kml. S. 79 1/2° Ø. fra Panmure Head Fyr. Dyltgaende Skibe skal for Indgaende til Georgetown holde Tønden om Bagbord.

Nova Scotia S.-Kyst. Louisburg. Fra 1ste Januar 1908 vil Taagesignalet ved Fyret paa N.-Siden af Indløbet til Louisburg Harbour blive givet med en Diaphon, som hver 75 Sek. giver to Stød, Stød 3 Sek., Pause 2 Sek., Stød 5 Sek., Pause 65 Sek.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bay. »Cape Charles« Fyrskib Nr. 49 er atter udlagt paa Station og Reserveyrskib Nr. 7 inddraget.

North Carolina. Fyrskibet »Frying Pan Shoals« Nr. 1 er nu permanent flyttet c. 14 1/2 Kml. S. 65 1/2° Ø. hen og ligger i 11 Fv. Vand ved SØ.-Enden af Frying Pan Shoals, 6 1/2 Kml. S. 41 1/2° Ø. fra 3 1/2 Fv. Stedet, som tidligere var afmærket med Frying Pan Shoals Outer End Flojtønde F P, og 30 Kml. S. 41 1/2° Ø. fra Cape Fear Fyr. 33° 27' 55" N. Br. 77° 33' 25" V. Lgd.

Frying Pan Shoals Outer End Flojtønde er flyttet 8 1/2 Kml. N. 86 1/2° V. hen og ligger i 10 Fv. Vand, 18 1/2 Kml. S. 24 1/2° Ø. fra Cape Fear Fyr. 33° 33' 30" N. Br. 77° 48' 20" V. Lgd.

Georgia. Fyrskibet »Brunswick« Nr. 84 er nu udlagt. Undervands-Taagesignalet gives endnu ikke. 31° 0' 10" N. Br. 81° 9' 25" V. Lgd.

Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

Columbia. Cartagena. Galera Zamba. Galera Zamba Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 70 Sek. viser Et-Blink, Blink 10 Sek., Mørke 60 Sek. Synsviddens: 23 Kml. 10° 41' N. Br. 75° 20' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Alagoas. Sao Francisco. En rød Spidstønde er udlagt uden for Barren ved Sao Francisco Harbour, til Vejledning for Skibe, som venter paa at komme over Barren. 26° 8' S. Br. 48° 33' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien S. Gibraltar. En Strømviser er udlagt c. 1 Kbl. S. 35° V. fra Fyret paa Hovedet af New Mole ved Gibraltar Havn. Den består af en Pæletønde med en Viser eller Pil, mærket »Current Indicator«. Pilens Spids viser i den Retning, i hvilken Strømmen løber. New Mole Hoved: 36° 7' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

Commercial Mole S. Fyret paa S.-Enden af Commercial Mole i Gibraltar Harbour er hvidt. 36° 8' N. Br. 5° 22' V. Lgd.

Frankrig. Hérault Munding. Grunden, som har dannet sig ved Hérault Munding, ligger hovedsagelig V. for Løbet. Den er 1 Kbl. lang i N. og S. og 1/2 Kbl. bred med Dybder paa 5 à 7 Fod. 5 Fod Stedet ligger i V.-Dæmningens Forlængelse 1 1/2 Kbl. fra Fyret paa Hovedet af Dæmningen. Et buget, 1/4 Kbl. bredt Løb med 13 Fods Dybde, findes mellem Grundens N.-Ende og Ø.-Dæmningens Hoved. 48° 16' 48" N. Br. 3° 26' 30" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Mulo og Jadria. Fyret paa Klippen Mulo viser rødt Lys fra N. 8° V. til N. 3° V. og leder ikke fri af 14 Fods Grunden. 43° 30' N. Br. 15° 55' Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa Pynt Jadria, i Kanal von Sebenico, lyser fra N. 82° V. gennem N. til N. 34° Ø. 43° 43' N. Br. 15° 51' Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Forindien V.-Kyst. Porbandar. Vraget, som laa i Adgangen til Porbandar, antages ikke at findes og er udtaget af Kortene. 21° 29' N. Br. 69° 30' Ø. Lgd.

Aguada. Aguada Fyr er forstærket og viser nu Tre-Lyn hver 10 Sek., Lyn 1/4 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lyn 1/4 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lyn 1/4 Sek., Mørke 5 1/2 Sek. 15° 29' N. Br. 73° 46' Ø. Lgd.

Birma. Arakan Kyst. Cheduba Strait. Den vulkanske Ø, som for nylig dannede sig i den N.-lige Adgang til Cheduba Strait, er bortskyllet er nu en Grund, hvorpaa Søen bryder. 19° 0' N. Br. 93° 24' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Batoe Bara Rivier. I Mundingen af Batoe Bara Rivier er anbragt tre Pælebaaker. For Indgaende har man nu, naar Baaken med sort Ballon ved Mundingen er passeret, om Styrhørd 5 Baaker med hvid Ballon og om Bagbord 4 Baaker med afkortet Kegle. Yderbaaken mod sort Ballon: 3° 15' N. Br. 99° 35', Ø. Lgd.

China. Hong Kong. Storm-Signalerne i Hong Kong er forandret. De vises fra en Mast foran Water Police Station paa Kanlung Point, men behøver ikke at angive, at haardt Vejr ventes i Hong Kong.

En Kegle med Spidsen opad betyder, Typhoon N. for Hong Kong. — En Kegle med Spidsen opad, over en Cylinder, betyder, Typhoon NØ. for Hong Kong. — En Cylinder betyder, Typhoon Ø. for Hong Kong. — En Kegle med Spidsen nedad over en Cylinder betyder,

Typhoon SØ. for Hong Kong. — En Kegle med Spidsen nedad betyder, Typhoon S. for Hong Kong. — En Kegle med Spidsen nedad over en Ballon betyder, Typhoon SV. for Hong Kong. — En Ballon betyder, Typhoon V. for Hong Kong. — En Kegle med Spidsen opad over en Ballon betyder, Typhoon NV. for Hong Kong. — Røde Signaler betyder, at Centret antages at være mere end 300 Kml. fra Hong Kong, sorte Signaler betyder, at Centret antages at være mindre end 300 Kml. fra Hong Kong.

Signaler hejses kun, naar Typhooner bevæger sig saaledes, at Underretning om dem er af Vigtighed for Kolonien eller for Skibe, som vil forlade Havnen.

Signalerne gentages ved Harbour Office, paa Krigsskibet »Tamar«, Green Island Signalvæst og Flagstangen paa Hong Kong og Kaulung Wharf and Godown Co. paa Kaulung.

Antages Vinden at villo tiltage til fuld Typhoon Styrke, af-fyres ved Water Police Station tre Knald-Bomber med 10 Sek. Pause, og et sort Kors hejses over de andre Signaler; disse Signaler gentages ved Harbour Office.

Nat-Signaler gives fra Water Police Station, Kaulung, Harbour Office og »Tamar«. Tre grønne Lanterner lodret for hinanden betyder, Typhoon mere end 300 Kml. fra Kolonien. — Tre Lanterner, grøn, rød, grøn, betyder, Typhoon mindre end 300 Kml. fra Kolonien. — Tre Lanterner, rød, grøn, rød, betyder, at Vinden antages at villo tiltage til fuld Typhoon Styrke, og Signalet kan ledsages af Signalet med tre Knald-Bomber.

Naar et hvilket som helst af disse Signaler vises, hejses en Kegle følgende Steder: Gap Rock, Waglan, Stanley, Cape Collinson, Aberdeen, Sau Ki Wan, Sai Kung, Sha Tau Kok og Tai Po. Denne betyder, at der er et Minimum et eller andet Sted i China Sea, og at der er højst Storm-Signal i Havnen. Nærmere Oplysninger kan altid gives Ocean Dampere, der ved Signal forlanger det, fra Fyrtaarnene.

Korea S.-Kyst. Fusan Harbour. Choragu. Fyret paa Pieren ud for det japanske Settlement i Fusan Harbour er flyttet til Yderenden af Pieren ud for Choragu. 35° 7' 9" N. Br. 129° 2' 27" Ø. Lgd.

Korea Ø.-Kyst. Young Hing Bay. On Shan Tin. I On Shan Tin er fundet følgende Grunde: Et lille 11 Fods Rev i 2 1/4 à 2 1/2 Fv. Vand, 2 1/2 Kbl. N. 14° V. fra det røde Fyr paa Molehovedet og i N. 77 1/2° V. fra Chotoku To Fyr. 39° 10' 59" N. Br. 127° 25' 35" Ø. Lgd. Et 3 Fv. Rev 4 1/2 Kbl. N. 1 1/2° V. fra det røde Fyr paa Molehovedet og i N. 57 1/2° V. fra Chotoku To Fyr. 39° 11' 11" N. Br. 127° 25' 40" Ø. Lgd.

Japan. Naikai. Kobe Harbour. Onohama. Ud for Onohama er en Plads afmærket med røde og hvide Pæle, der er 5 Fod over Vandet. Fra Pælene vises røde Fyr. Pladsen er spærret for al Sejlads og Ankring.

Gulf of Tokyo. Futsu. Futsu Baanefyr, der nu hedder Fort Nr. 2 Fyr, er flyttet 1/2 Kbl. Ø. hen. Flammens Højde: 54 Fod. I øvrigt er Fyret uforandret. 35° 19' N. Br. 139° 44' Ø. Lgd.

Honshu V.-Kyst. Soya Wan. Et 4 Fods Rev ligger i 4 à 5 Fv. Vand, fra Pynten nærmest Landsbyen Soya i S. 18° V. og fra Noshafu Misaki Fyr i N. 83° Ø. 45° 27' 45" N. Br. 141° 51' 45" Ø. Lgd.

Honshu NV.-Kyst. Tsugaru Strait. Uagtet Tsugaru Strait i Virkeligheden er klar for flydende Sommer, anser japanske Søfolk det endnu fornødent at udvise Forsigtighed i dette Farvand, især om Natten.

Karantænebestemmelser m. m.

Frankrig, Belgien og Italien. — Oran, Bona og Philippeville er erklæret fri for Pest.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 26. December 1907. — Engelsk Soretssag. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sofa-rende.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr 4639

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 ^{mm} Bredde	30 Øre		
De øvrige Sider	20 —		
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uøje og til Ildslukning
„Stone-Lloyds“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lossehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Landbrugslotteriet

trækkes den 8., 9. og 10. Januar.
Sidste Fornyelsesdag 6. Januar.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELD BLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører I. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse

af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Faas i Kjøbenhavn hos Dansk Sejlskibsrederi-Forening, St. Annæ Plads 26¹, Dansk Søfartstidende, St. Annæ Plads 26¹, Blankensteiners Eft., Toldbodvej 48, i Aalborg Havnefgd. Mølbach, i Fredericia Havnefgd. Schamby, i Kolding Havnefgd. Jordahn, i Løgstør Havnefgd. Sægaard, i Marstal Kbmd. And. Rasmussen, i Nykjøbing M. Havnefgd. A. P. Rasmussen, i Odense Havnefgd. Hansen, i Rønne Havnefgd. Henrikseu, i Svendborg Havnefgd. Møller, i Vejle Havnefgd. Gylding.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinser.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telephon-Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6.

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.

Det private Skoleskib „Georg Stage“,

der uddanner unge Mennesker for Koffardimarinen, ud-sendes paa Togt fra April til September.

Selvskreven Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, Adr.: Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Højbroplads 6.

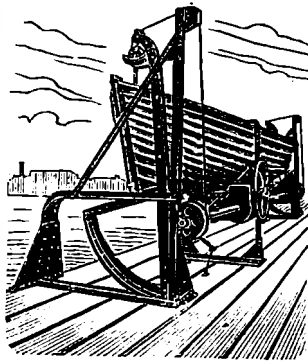
Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke.

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest — tillige indeholdende Udtalelse om Synstyrke og Farvesans — samt andre Oplysninger om Eleven maa medfølge.

Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Undervisning om Bord er frit, dog fordres den ensartede Paaklædning betalt med 75 Kr.

Svar paa Ansøgningen vil blive sendt 1ste Marts. Antages Ansøgeren, vil der blive tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning, hvori mødes om Bord.

Trængende Elever kunne ansøge om Hjælp til Paaklædningen.



Schmidt's Patent Davit.

Kan udsættes, fuld af Pas-sagerer, af kun een Mand.

Repræsentant for Danmark:

KAY DYHR.

(Lødbavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).

Nyhavn 67 og 69. Kjøbenhavn K.

Telefon 8901 og 6886.

Telegramadresse: •KAYDYHR•

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trædes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Naturlig Fløde!

Paa 1/2 Fl. uden nogen som helst Tilsætning. Garanteret holdbar aarevis.

Overgaar langt almindelig Fløde i Drøjhed og Velsmag.

Fns hos alle Skibsprovianteringshandlere samt i Hoveddepotet hos

Th. Thomsen, Hausergade 15. Telf. 4838.

Skonnert til Salg,

jagthygget, 2 Aar, 120 Tons d. w., 15000 Kr. Flere Skibe 20—60 Reg.-Tons til Salg.

Nærmere Meddelelse ved

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A. København.

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmø 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre.
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Loddemaskine og Kontrol-Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Kompas med Azimuth Spejl.**

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegnor Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiløbsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenaure Telefon-Nr. 42

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Skibsfører Sigurdssens

Patent Fuldfarts- Loddeapparat

er det bedste
i Markedet.
Officielt anerkendt af
norsk „Veritas“ til
Brug om Bord i Sejl-
og Dampskibe.



Faas hos:
F. Preisler,
Kjøbmagerg. 13, Kbhnv.

og
Sigurdssens, Nordby, Fanø

Th. Lang,

Smede- og Maskinværksted
Søværkshaven.

Fabrik for selvmørende Lossehjul
Telf. 29,779 y.

Galease

„Adele“, 36,67 N. R.-Tons,
85 Tons dw., er til Salg ved
Henvendelse til

H. Rasmussen

Prinsensgade 12. Marstal.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 2826a

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

**FORSTÆDERNES
BRØDFABRIK**

Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering.
Telefon 4922

Meddelelse

til Skibsredere og Agenter.
Baadtjenesten i Rotterdam.

Advarsel

imod uvederhæftig Konkurrence

Forinden Kontrakt afslut-tes med uansvarlige Baadelag i Rotterdam, bedes man søge fornøden Underretning hos derværende Skibsredere og Mæglere.

Baadelaget „Eendracht“ Nr. 2, Willemsplein. er det eneste anerkendte Selskab. Dets Tarifer er godkendt af de stedlige Myndigheder, Skibsredere og Mæglere og bedes anvendt som Kontrol paa de Tariffer, der benyttes af uvederhæftige og uansvarlige Konkurrenter

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møljegade Nr. 28, ved Havnen.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000, Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 124.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Laurentius, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

N. P. Mortensen. Ny Toldbodgade 35. Telefon 4706.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12. Chr. Holm.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplass. Axel Lund. Telefon 3.

Esbjerg. N. J. Pedersen. Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagel henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

JOH. HUSMANN,
18, Nyhavn 18.
Telef. 5598. Telef. 5598.
Mekanisk & elektr. Etabl.
Autoriseret Installatør.
Elektrisk Lys, Ringe- & Telefonanlæg.
Alt mekanisk Arbejde udføres.

EINAR MØLLER,
fhv. Styrmand,
85, Sølvtorvet 85.
Cigarer, Tobakker og Cigaretter fra
1ste Klasses Huse.
Varerne bringes overalt.
Telf. 25.064.

Bidrag til Sømandsmissionen
i fremmede Havne bedes sendt
til Kassereren O. E. Adolph,
St. Annæ Plads 3.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.
SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.
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 Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse;
HÄNSCHELL, Barbados.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

F. Hansen & Co.
Licensed
Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt
Tigr.: „Hansen“
Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

KOTKA Hamnarbetare andelsförening
TRÅNGSUNDS Stufveri förening
Har äran rekommendera vår stufveri och klarerings-
förrättning i Redares och Befälhafvares benägna hägkomst.
Telegram-adress:
„Hamnförening“, Kotka. „Union“, Trångsund.
Obs. Endast vana arbetare.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Stormgade 21. Kjøbenhavn K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.
Telegram-Adr.: „Holmsild“.

J. Nielsen, Odense
Skibs- og Baadbyggeri
anbefales.
Nybygninger. Reparationer.
Moderate Priser.

Husk
Petersen-Faxe's
Herreekvipering
Kjøbenhavn.

Hern Redare och Befälhafvare

uppmannas värdsamt att i sitt eget intresse
ingå aftal om fartygs stufving enbart
med medlemmar af „Federationen“

The Stevedores Federation of Finland

Carl Aug. Veltheim, Lovisa
ordförande.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

N. P. Mortensen
Ny Toldbodgade 35. Telf. 4706.
Specialist i
Skibsproviant.

Sandballast
leveres til Sejl og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition.
Tilbud paa Opgøring af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland

De eneste ægte

Bitumastic Præparater

fra

Willes Dove & Co., Newcastle,

bør forlanges anvendte ved enhver Nybygning eller Klassifikation.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer i Skibe.

Forlang nærmere Oplysninger hos Hovedforhandlerne for Danmark:

AXEL PRIOR AKTIESELSKAB,
Kjøbenhavn K.

der paatager sig Paalægningen og er til Tjeneste med Tilbud.

Læg Mærke til Navnet

„Bitumastic“

Prøv engang ufortødt **18 Kr.**
1 Kasse indeholdende

3 Fl. fin Cognac*, 3 Fl. Scotch Whisky, 3 Fl. gammel Madeira,
3 Fl. rød Lamago Portvin

anbefales til d'Herr. Skibskaptajner

ALBERT B. COHN, St. Annæ Plads 10. København. Telefon 3283

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

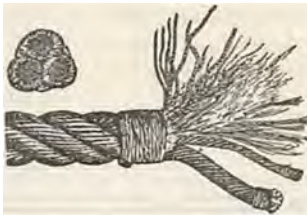
Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Taifuntrosser

(pat. Tykl., Engl., Belgien, U. S. A. etc.)



bestaaende af massive Staal-
kabler ompundet med tjæret
Hamp, er bedre, varigere, stær-
kere, betydelig lettere og billig-
ere end Manilla af tilsvarende
Brudfasthed, samt ligesaa
bøjelige og strækbare.

Kontrolleret og tilladt af „Germaniske Lloyd“.

Indført hos de største tyske Rederier samt en hel Række
norske, svenske og danske Rederier.

Forlang Tabeller og Beskrivelser fra

JULIUS F. SCHIERBECK

Eneforhandling for Danmark

Telefon 443.

Amaliegade 41

Kjøbenhavn K.

Kunsthvæverker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

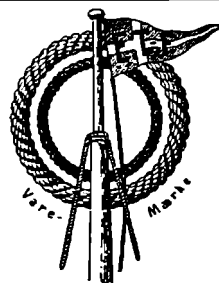
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Safaratsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Kolding Fyrværkerifabrik

Prisbelønnet paa Industriudstillingen i Horsens 1905

anbefaler sig med

Skibsfyrværkeri af enhver Art.

Til Skibsproviant

anbefales

Pølser og Flæsk

til billigste Notering.

Alle Varer tilvirkes kun af 1. Kl. danske Landbrugsprodukter.

Nielsen & Leth, Fredericiagade 25

Telefon: Palæ 470 x.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5,

1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Udgivet af et Aktieselskab.

Ansvarshavende Redaktør: EMIL KROGH.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)